



XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 985 de 2022

Carpeta Nº 2667 de 2022

Comisión de Presupuestos
integrada con la de Hacienda

RENDICIÓN DE CUENTAS Y BALANCE DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL
Ejercicio 2021

Aprobación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 27 de julio de 2022

(Sin corregir)

Presiden: Señores Representantes Álvaro Rodríguez Hunter, Presidente, Ana María Olivera Pessano, Vicepresidenta y Álvaro Viviano (ad hoc).

Miembros: Señores Representantes Jorge Alvear González, Rodrigo Blas Simoncelli, Lilián Galán Sylvia Ibarguren Gauthier, Constante Mendiondo y Javier Radiccioni Curbelo.

Integrantes: Señores Representantes Sebastián Andújar, Gonzalo Civila López, Bettiana Díaz Rey, Álvaro Lima, Gonzalo Mujica, Gustavo Olmos, Álvaro Perrone Cabrera, Iván Posada Pagliotti, Conrado Rodríguez.y Sebastián Valdomir.

Delegado de Sector: Señor Representante César Vega Erramuspe.

Asisten: Señores Representantes Rodrigo Albernaz, Óscar Amigo, Rubén Bacigalupe, Cecilia Cairo, Marcelo Fernández, Rodrigo Goñi, Alfonso Lereté, Margarita Libschitz, Verónica Mato, Agustín Mazzini, Gabriel Otero, Nibia Reisch, Diego Reyes, Juan Martín Rodríguez, Felipe Schipani, Martín Tierno, Carmen Tort, Mariano Tucci, Carlos Varela Nestier y Nicolás Viera.

Concurren: Señores Secretarios de la Cámara de Representantes Fernando Ripoll y Virginia Ortiz.

Invitados: Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas: José Luis Falero, Ministro; Juan José Olaizola, Subsecretario; Dra. Esc. Graciela Soler Mallo, Directora General de Secretaría; Dr. Pablo Labandera, Director Nacional de Transporte; Hernán Ciganda, Director Nacional de Vialidad; Capitán de Navío (R) Marcos Paolini, Director Nacional de Hidrografía; Santiago Borsari, Director Nacional de Arquitectura; Ing. Agrim. Wellington Berenger, Director Nacional de Topografía; Uruguay Graña, Director Nacional de Transporte Ferroviario; Cr. Alejandro Palleiro, Gerente Financiero; Cra. Ana Inés Dos Santos, Subgerente Financiero; Ing. Luis Ceiter, asesor del Ministro; Ing. Carlos González, asesor del Ministro; Dra. Viviana Movsesian, asesora del Subsecretario; Bruno Marin, asesor del Subsecretario; Dr. Gustavo Osta, Vicepresidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE); Ing. Jorge Borges, Gerente General de AFE; Dra. Silvana Sergio, Secretaria General de AFE; Dr. Juan Curbelo del Bosco, Presidente de la Administración Nacional de Puertos (ANP); Capitán de Navío (R) Daniel Loureiro, Vicepresidente de ANP; Ing. Cristina Carlomagno, Directora de la División Programación; Analista Pablo Ceiter, División Programación; Ing. Carlos Bilinski, Director de la División de Construcción; Ing. José Martucci, Director de la División Mantenimiento; Ing. Adriana Varela, Directora de la División de Seguridad en el Tránsito; Ing. Malena González, Supervisora General de la Obra Participación Público-Privada, y Lic. Benjamín Kemanian, Gerente General de Servicios Logísticos Ferroviarios S.A.

Por el Instituto Nacional de Inclusión Social Adolescente: Lic. Rosanna de Olivera Méndez, Presidente; Dra. Andrea Venosa Armand Ugón, Directora; Rosario Pérez Perdomo, Directora; Pablo Vecino, Director del Departamento Planeamiento y Presupuesto; Prof. Juan Martín Castillo, Director General de Medidas Socio Educativas; Dr. Daniel Ron, Director de la División Jurídica – Notarial; Prof. Analía Bava, Gerente General; Alexandra Viera, Secretaria; Ana Laura Pizzolli, Directora del Dpto. de Comunicaciones; Gerardo Barrera, Dpto. de Comunicaciones; Dr. Bernardo Escardó, Dra. Lucía Curbelo, Cr. Sebastián Maidan, Carlos Correa, Cr. Federico Garrone, Lic. Ana Gabriela Cristiani, Dr. Juan Antonio Corbacho, y Silvia Ramírez, asesores.

Secretarios: Señora Laura Rogé y señor Eduardo Sánchez.

Prosecretarios: Señor Guillermo Mas de Ayala y señoras Patricia Fabra y Sandra Pelayo.

══════II══════

SEÑOR PRESIDENTE (Álvaro Rodríguez Hunter).- Habiendo número, está abierta la reunión.

(Es la hora 9 y 49)

——Damos la bienvenida a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, encabezada por el ministro, señor José Luis Falero y por el subsecretario, señor Juan José Olaizola, e integrada por la directora general de Secretaría, doctora escribana Graciela Soler; el director nacional de Transporte, doctor Pablo Labandera; el director nacional de Vialidad, Hernán Ciganda; el director nacional de Hidrografía, capitán de navío (r) Marcos Paolini; el director nacional de Arquitectura, Santiago Borsari; el director nacional de Topografía, ingeniero agrimensor mayor (r) Wellington Berenger; el director de Transporte Ferroviario, Uruguay Graña; el gerente financiero, contador Alejando Palleiro; la subgerenta financiera, contadora Ana Inés Dos Santos; los asesores del señor ministro, ingenieros Luis Ceiter y Carlos González; los asesores de señor subsecretario, doctora Viviana Movsesian y Bruno Marin; el vicepresidente, el gerente general y la secretaria general de la Administración de Ferrocarriles del Estado, doctor Gustavo Osta, ingeniero Jorge Borges y doctora Silvina Sergio; el presidente y el vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Juan Curbelo y capitán de navío (r) Daniel Loureiro; la directora de la división programación, ingeniera Cristina Carlomagno, acompañada por el analista Pablo Ceiter; el director de la división de construcción, ingeniero Carlos Bilinski; el director de la división mantenimiento, ingeniero José Martucci, la directora de la división de Seguridad en Tránsito, ingeniera Adriana Varela, la supervisora general de la Obra de Participación Público-Privada, ingeniera Malena González y el gerente general de SELF (Servicios Logísticos Ferroviarios S. A.), licenciado Benjamín Kemanian.

Les vamos a solicitar a los invitados que hagan una reseña, una rendición de cuentas en términos generales de lo que tiene ver con el año 2021 y después abriremos una tanda de preguntas con los legisladores.

Cedemos la palabra a la delegación.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Buen día, señor presidente y señores legisladores. Es un gusto estar en este ámbito con nuestro equipo.

Como bien decía el señor presidente, nuestra intención, en primer lugar, es hacer un resumen de lo que ha sido la Rendición de Cuentas de la ejecución presupuestal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del año 2021, que ustedes tienen en su mesa de trabajo. En este sentido, entendemos prudente hacer un resumen de la ejecución en distintas direcciones.

Vamos a comenzar con la Dirección Nacional de Vialidad, en lo que hace a la red vial, como para dar un panorama de lo que ha sido la ejecución en el año 2021. En ese sentido, solicitamos que se proyecte en pantalla la presentación que hemos preparado.

(Así se procede)

——En primer lugar, podemos ver un plano que nos marca cuál fue la ejecución de acuerdo a todas las modalidades que tenemos en el Ministerio. Podrán apreciar allí que en el año 2021 hubo una ejecución presupuestal de US$ 42.700.000 que refiere directamente a lo ejecutado por la Dirección Nacional de Vialidad en lo que hace a la tarea específica del Ministerio con todas las regionales y el equipo que trabaja en forma directa en dicha Dirección. Después tenemos una ejecución de US$ 243.600.000, a través de la modalidad de contrato CVU (Corporación Vial del Uruguay), que, como ustedes saben, es un brazo ejecutor del Ministerio de Transporte desde hace muchos

años; para nosotros ha sido muy importante tener esa ejecución -como ha sido tradicionalmente- como una vía complementaria a la tarea que hacemos habitualmente desde la dirección de Vialidad.

En segundo término, tenemos lo que refiere fundamentalmente al fideicomiso de CVU con UPM, que se elaboró en su momento, con una ejecución de US$ 42.700.000, y también a las obras del ferrocarril central, que están siendo ejecutadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con US$ 42.700.000 ejecutados en el año 2021. Hasta aquí eso hace un total de US$ 350.000.000. Si agregamos la ejecución del pasado año en lo que refiere a la modalidad PPP, donde pudimos ejecutar US$ 120.800.000, nos da una sumatoria total en el sector vial directamente vinculado al Ministerio, de US$ 471.700.000. A eso debemos agregar lo que también es, de alguna manera, obra vial: la obra del viaducto de acceso al puerto de Montevideo, financiada por la ANP, pero que también es parte -o va a ser parte- de la red vial. Hoy también está siendo ejecutada, dirigida desde el Ministerio de Transporte en lo que hace a sus controles de ejecución y, obviamente, pasará en forma inmediata a la jurisdicción nacional, una vez que podamos habilitarla.

En total, entonces, la ejecución presupuestal del año 2021 nos marca que hemos invertido y ejecutado US$ 517.800.000 en lo que tiene que ver con las distintas modalidades de inversión dentro del sector vial nacional.

Como se advierte en el cuadro de abajo, sin duda esto refleja un aumento importante en la inversión en infraestructura con respecto a 2020. En ese año teníamos una inversión de US$ 360.000.000, sumando lo del viaducto -para mirar números similares- y en este año 2021, estamos con una ejecución de US$ 517.885.966. Para mí es importante que puedan apreciar esta placa para tener claros esos números, porque es la ejecución real que reflejan los números de Ministerio de Transporte en el año 2021.

Entendemos oportuno que los legisladores tengan en cuenta algo a lo que nosotros siempre prestamos mucha atención, que es la evaluación del estado de confort, que vamos a ver en la próxima lámina. El indicador del Estado de Confort Complexivo, para el año 2021, arrojó un valor de 3.28, habiéndose calculado en un principio una meta de 3; quiere decir que estamos por encima de la meta que nos habíamos trazado en lo que hace al confort, siendo 4 el mayor nivel posible al que podríamos acceder. Esto significa una superación del 9,3 **%** de la meta propuesta en cuanto al nivel de confort experimentado por el usuario, medido en base a lo que es el Índice de Rugosidad de la red vial.

Este es un tema que a veces se nos reclama por parte de legisladores de todos los departamentos; me refiero a las características constructivas, en el sentido de que muchas veces las rutas no tienen el confort que uno desearía. Obviamente tenemos para mejorar en ese aspecto, y en este año 2022 estamos abocados a seguir mejorando aun más los niveles de confort del estado de la red vial. Por eso nos congratulamos de que ya en el año 2021 logramos superar la meta inicialmente establecida.

El otro cuadro que se está proyectando en pantalla tiene que ver con la relación del patrimonio vial actual, que es importante destacar, porque en la relación entre el valor del patrimonio actual de la red y el patrimonio admisible modelizado por la Cepal, se observa que el indicador asociado se sitúa en 3,18 % por encima de la meta, alcanzando 1.083 puntos, frente a 1.050 que se estimaban como meta para el año 2021. Esto refleja que también en la conservación del patrimonio actual y global de las rutas nacionales hemos logrado superar la meta establecida para el año 2021. Como dije anteriormente, nuestro equipo de trabajo está abocado a seguir en esa dirección mejorando quizás por encima, también, de las metas establecidas para el actual año 2022.

Para nosotros es importante trasmitir a esta Comisión estos datos porque es bueno hacer una mirada general, más allá de que puntualmente pueda haber rutas, en algún lugar del territorio nacional, que aun no hayamos atendido como debiéramos, dentro de lo que es el promedio vial de los 8.833 kilómetros que teníamos en el año 2021 bajo la jurisdicción nacional, hemos logrado promediar por encima de la meta establecida.

La placa que estamos viendo ahora muestra cómo se puede observar el estado de confort en kilómetros donde se circula. Ahí tenemos que el Índice de Rugosidad de la red significa que en estado muy bueno, en la red vial hoy existen 5.361 kilómetros; en estado bueno, 1.360 kilómetros; en estado regular, 1.120 kilómetros y en estado malo 901 kilómetros. Si uno mide, en un 77 % la red vial está en las condiciones que debería tener el resto, por lo cual estamos abocados -ustedes lo habrán escuchado en los últimos días- a un nuevo plan, una inyección de obra pública para mejorar aún más estos índices porcentuales que hacen al estado de la red vial nacional.

Más abajo podemos ver un cuadrito en el que dice que un 89 % estaría entre lo bueno y lo muy bueno. Ayer discutíamos con el director de Vialidad y su equipo a qué se debía esa viariable: si teníamos un 77 % de kilómetros en condiciones, por qué luego aparece ese 89 % en el cuadro de más abajo. Lo que esto significa es que el uso de la red vial en cantidad de vehículos, en esos tramos de kilómetros bueno y muy bueno, es superior al resto. Por tal motivo, los vehículos que se benefician entre los que transitan la red nacional representan un porcentaje del 89 %, más allá de que un 77 % indica lo que está mejor, porque son las rutas más usadas. Eso marca ese porcentaje diferencial que el equipo técnico de Vialidad entendió oportuno mostrar, porque tenemos registros claros de lo que es la circulación de los vehículos dentro de los datos estadísticos de la Dirección Nacional de Vialidad.

Su usted lo permite, señor presidente, voy a solicitar al ingeniero González, que es uno de mis asesores, que nos explique los cuadros que figuran a la derecha de la placa, que son más técnicos. Quizás ni el director de Vialidad ni quien habla podamos dar una información más precisa en lo que refiere a esos cuadros porque, como decía, son demasiado técnicos.

SEÑOR GONZÁLEZ (Carlos).- Buenos días.

El Índice de Estado Superficial, que aparece en el cuadro de la derecha, es un indicador técnico que a partir del relevamiento que se hace del estado superficial de los pavimentos, considerando una serie de defectos, que son identificados -y se les vincula con su extensión y severidad- nos denuncia la afectación que están causando los factores climáticos, el tránsito que circula y el comportamiento de los materiales que se emplearon en las últimas intervenciones. Básicamente, esto aporta a la definición de las políticas de conservación y mantenimiento porque nos está demostrando con qué grado está avanzando el deterioro, lo que determina o define los momentos ideales para poner en las condiciones iniciales la vía de que se trata.

Si miramos los resultados, el 69 % se encuentra en estado muy bueno y bueno, pero si lo afectamos con el tránsito que circula por allí -como se hizo con el cuadro de la rugosidad-, el 83 % de la red de mayor uso es la que se encuentra en las mejores condiciones.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Luego vamos a presentar en un mapa de la cartografía nacional las intervenciones que mencionábamos en el cuadro inicial, de acuerdo a la ejecución por cada modalidad. En este aspecto, la Dirección Nacional de Vialidad ejecutó una inversión -como dijimos al inicio- de US$ 42.747.651. De esto fue ejecutado en rutas, US$ 5.032.653. Luego aparece el tema

de seguridad vial que queremos destacar porque nos preocupa y nos ocupa permanentemente, ya que tenemos que buscar revertir la realidad de las siniestralidad en el tránsito y, para eso, como se puede ver en la placa, le hemos dado una importancia mayor a la ejecución presupuestal en lo que atienda a dar mayor seguridad a los conductores en las rutas nacionales. Hemos hecho un esfuerzo importante en 2021 y vamos a hacer un esfuerzo aun mayor en 2022 con la incorporación de nuevas intervenciones en la infraestructura que doten de mayor seguridad a los automovilistas y a los transportistas.

Después aparece un monto de US$ 3.848.510 en la Dirección Nacional de Vialidad dentro de lo cual fundamentalmente están esos mantenimientos que fueron licitados desde la propia Dirección, pero directamente para lo que es el equipo de mantenimiento vial del Ministerio de Transporte. O sea que es un complemento, una parte de lo que se invirtió en mantenimiento. El grueso de ese mantenimiento lo vamos a ver después en las páginas que siguen en lo que tiene que ver con la modalidad CVU.

También allí aparecen US$ 28.349.417 que reflejan la inversión realizada por administración directa. ¿A qué me refiero con esto? A la mejora que se ha hecho en la red vial por parte de las once regionales que tiene el Ministerio de Transporte. Las regionales propias del Ministerio, la Dirección Nacional de Vialidad, ejecutaron durante 2021, US$ 28.349.417 que, dentro de ese año, referían a mantenimientos de bacheo, al cuidado de esas vías secundarias o terciarias, en trabajos que intervenían fundamentalmente en esas rutas de menor tránsito, pero que igualmente tenemos la necesidad de ir manteniendo y planificando para jerarquizarlas en el futuro. Dentro de eso también están los 374 kilómetros que aun nos quedan en la red vial que pertenecen a la jurisdicción nacional, que todavía son de balasto. A partir del complemento de inversión que anunciamos en el plan de obras para los últimos tres años, nuestra intención es que ya empecemos a ver una transformación y una eliminación total de estos tramos en balasto en rutas de jurisdicción nacional, para que todo quede en pavimento.

En la placa podemos apreciar el trabajo que realizan nuestros funcionarios, con el equipamiento que se tenía, que no era el mejor; estamos utilizando un fideicomiso que venía del gobierno anterior, que tiene que ver con la posibilidad de renovar algo de flota y adecuarla al recurso humano que tenemos. Ahí hay una característica nueva que hemos impulsado con nuestro equipo -fundamentalmente con el director de Vialidad-, que tiene que ver con optimizar al máximo el recurso humano que tenemos en cada regional y comenzar a trabajar en las regionales en forma coordinada. En algunos casos, se han fusionado para hacer tareas específicas, por ejemplo, la Regional 1 con la Regional 7 -la de Montevideo-Canelones con la de San José y Flores-, y estamos haciendo una experiencia como plan piloto, que nos está dando muy buen resultado. Hemos convocado funcionarios de las dos regionales y hemos encarado un trabajo de bacheo, de pavimento y de bituminización con equipamiento en coordinación y en conjunto entre las dos regionales. En verdad, se trata de una linda experiencia que de alguna manera demuestra que los recursos humanos y de equipamiento que tiene la Dirección Nacional de Vialidad, nos sirven para ser efectivos en la ejecución de las obras, yendo más allá de lo que es el bacheo o el tapado de pozos tradicionales. También estamos haciendo y recuperando rutas a nuevo con este equipo de vialidad, con lo que teníamos, organizándolo de mejor manera para que, fusionadamente, se pueda utilizar todo. Por ejemplo, para el que no tenía camión regador, o estaba con dificultades, incorporamos uno de un lado y otro del otro; cilindro, motoniveladoras, niveladoras; en fin: fusionando, hemos logrado organizar empresas públicas que puedan ejecutar obras, no solamente tapar pozos, sino también empezar a recuperar rutas con el personal de la propia Vialidad. Por supuesto que esto nos interesa -porque se trata de una empresa testigo-

para ver montos de inversión hacia el futuro: dotarla de la infraestructura y del equipamiento necesarios para ver si podemos tener siempre un monitoreo permanente sobre lo que se hace más habitualmente, desde hace mucho tiempo, que es la contratación de empresas privadas. No podemos amputar las posibilidades de ninguna de las dos, pero nos interesa fortalecer el recurso humano propio del Ministerio y hacerlo competitivo para dar la posibilidad, también a los funcionarios del Ministerio, de que puedan mostrarse, de alguna manera, con la capacidad técnica que tienen de poder ejecutar obras de calidad. En esa línea allí aparecen algunas consultorías que se han necesitado durante el año, con un monto del entorno de los US$ 1.475.000.

En cuanto a la Dirección Nacional de Vialidad, en esto que mencioné, en el mapa se advierte que están pintadas las rutas en las que se intervino mediante esta modalidad. Al final se refleja una intervención en 3.766 kilómetros; intervenciones variadas, desde recuperación de fajas, pasando por bacheos hasta otras necesidades que la red vial nos va requiriendo en cada momento.

Pasamos al otro capítulo, que es el de inversión mayor que tenemos en la Dirección Nacional de Vialidad del Ministerio, a través de la modalidad CVU. Ahí tenemos una inversión de US$ 286.472.477. Esto incluye contratos de mantenimiento y obras iniciales por US$ 125.000.000 y rehabilitación de una malla, ya prevista en la propia Corporación, por US$ 25.858.866.

Advierto que algunos diputados están haciendo anotaciones: adelanto que vamos a dejar una copia de esta presentación para que todos la tengan, y si puede surgir alguna duda o diferencia, con mucho gusto la podemos analizar.

Dentro de la modalidad CVU también están contempladas las rutas del plan forestal que se están atendiendo. Obviamente hay un compromiso país que se viene cumpliendo.

En lo que tiene que ver con la seguridad vial, hay una fuerte inversión a través de la modalidad CVU que hacen US$ 31.107.485. Cuando decimos seguridad vial, estamos refiriendo a intercambiadores, rotondas, mayor iluminación, señalización vertical y horizontal. Todo esto está incorporado en este monto, porque se requiere tener una mejor calidad en lo que hace a la señalización, cruces semafóricos y otros temas quizás menores, pero que también atienden a esta situación.

Omití decir que anteriormente a seguridad vial allí están los puentes, por un monto de US$ 44.000.000 que se invirtieron en 2021 y están siendo ejecutados a través del contrato CVU-UPM. Dentro del acuerdo que se realizó, hay un monto que está efectivamente ejecutado en el año 2021 de US$ 44.000.000.

En la placa se puede apreciar que figuran pintados en el mapa los contratos de mantenimiento en color azul; obras nuevas en rojo; rutas del plan forestal en verde. Aquí quiero hacer mención a que estas rutas no son todas de jurisdicción nacional. Quiere decir que también se intervino -producto del acuerdo de la Administración anterior- en rutas que tienen que ver con el pasaje forestal, pero que son de jurisdicción departamental. Por ejemplo, al norte, cerca de Tacuarembó, tenemos el Camino de los Cuadrados -si hay alguien de Tacuarembó aquí presente, quizás lo conozca- que, precisamente, figura en el mapa con color verde. Tenemos la Ruta N° 59, que es jurisdicción departamental y se está pavimentando: también figura en verde. Digo esto a título de ejemplo para que se pueda entender.

Después figuran en color amarillo los puntos donde se están ejecutando puentes en todo el país, mediante esta modalidad y estos recursos que están acordados dentro del contrato de puentes CVU-UPM. Me parece que está bueno que conozcan ese cuadro para discriminar un poco lo que es la obra general y, en forma particular, cada modalidad.

Ahí estamos en un total de 3.712 kilómetros de atención que, como dije, no son todos de jurisdicción nacional. Podríamos haber discriminado -no lo hicimos, pero podemos hacerlo- lo que son caminos departamentales, que van a seguir siendo jurisdicción departamental, pero fueron intervenidos excepcionalmente para atender las necesidades y los compromisos asumidos con el plan forestal.

En esa línea, creo que en términos generales he informado todo lo importante sobre este capítulo; puede haber dudas que, con gusto, evacuaremos en la medida en que se vayan formulando las preguntas.

El siguiente capítulo tiene que ver con las PPP y concesiones. En esta modalidad, la inversión total entre PPP y concesiones durante el año 2021 es de US$ 142.529.904. Por la modalidad PPP, US$ 120.831.104. En este caso las concesiones en las que se generó una inversión nueva son fundamentalmente dos: la del peaje de la Ruta N° 8, donde se habrá visto que hemos avanzado con intervenciones nuevas durante ese trazado -en el año 2021 allí ya se ve reflejada alguna inversión-, y la del peaje Mendoza, en Ruta N° 5, donde también se advertirá que se están haciendo obras, producto del acuerdo de la propia concesión dentro del oxígeno financiero que nos permitía incorporar nuevas obras. Para dar algún ejemplo, en Ruta N° 5 se está ejecutando mediante la concesión el intercambiador de la UAM: lo que se ejecutó allí el año pasado está cargado en esa parte y se sigue ejecutado este año.

En lo que refiere a Ruta N° 8 y a la Interbalnearia, en el monto que aparece se refleja fundamentalmente lo que se ejecutó y se certificó, por ejemplo, por los intercambiadores a la altura de Solís y Pan de Azúcar, que están siendo financiados a través de esta modalidad de concesión de obra pública. Allí hay una inversión importante en la concesión que refleja estas inversiones del pasado año.

También se marcan en línea punteada distintos temas.

En lo que hace a las PPP, lo que vemos en color amarillo es el Circuito 1, que corresponde a la intervención en las Rutas Nº 12 y Nº 55 el pasado año, y alguna ruta más que tiene que ver con la zona más cercana al departamento de Colonia.

El Circuito 2 refiere, fundamentalmente, a las obras en el tramo de la Ruta Nº 15 desde Rocha a La Paloma y desde Rocha al Chuy, que se ejecutaron de forma importante con esa PPP en el año 2021, se continuaron en 2022 y van a seguir, porque estamos ampliando esa PPP para que en la Ruta Nº 15, desde Rocha a Velázquez, se modifique el pavimento que estaba acordado de tratamiento bituminoso, llevándolo a mezcla asfáltica para que tenga una mayor durabilidad y una característica uniforme con el resto de la Ruta Nº 15. Si uno mira la Ruta Nº 15 hacia La Paloma, advierte que hay mezcla asfáltica, y si mira lo que será la Ruta Nº 15 desde Velázquez a Lascano, ve que también será de mezcla asfáltica. Entonces, más allá de que había un acuerdo con la PPP en cuanto a que en ese tramo de Velázquez a Rocha se haría un tratamiento bituminoso, obviamente, eso tiene una calidad inferior y nos iba a quedar un tramo importante de esa manera, lo que no nos parecía prudente, y por sugerencia del equipo técnico, estamos modificando y ampliando la PPP para que toda la Ruta Nº 15 sea uniforme.

También podemos ver en la pantalla el Circuito 3; se ejecutó gran parte de la Ruta Nº 14, que viene desde Mercedes hacia Sarandí, pasando por Ruta Nº 5. El pasado año hubo una fuerte ejecución. Todavía se sigue trabajando en el Circuito 3, porque para este año nos queda pendiente resolver algunos ensanches de puentes, como es el caso de los puentes de Porongos y de Cololó; al respecto, estamos tratando de cerrar el acuerdo con las empresas a las que se adjudicó la licitación de la PPP 3 para poder terminar con la

Ruta Nº 14. Si uno mira el mapa, ve que queda cortada, pero en febrero de este año firmamos el Circuito 5, que va a permitir que la Ruta Nº 14 continúe hasta Lascano, que es lo que está previsto. El Ministerio licitará el tramo de Lascano a la Ruta Nº 9, a la altura de La Coronilla, para que nos quede una ruta totalmente construida a nuevo desde Mercedes hasta La Coronilla.

Obviamente, esa PPP que firmamos en febrero de este año se verá reflejada en el año 2022, no en los datos que estamos presentando ahora; lo que figura acá es la que se ejecutó el año pasado o la que tuvo una mayor certificación de obra el año pasado.

También se muestra el Circuito 7, en color verde, que es el tramo desde la Ruta Nº 1 a San José de Mayo; es la doble vía que se está construyendo y que tuvo una fuerte ejecución el pasado año y la está teniendo este año. La intención es poder llegar antes de fin de año, por lo menos, con el tramo desde San José hasta Ruta Nº 1 terminado en su doble vía. Nos va a quedar para el próximo año la finalización de la obra del *bypass*, que estaba prevista en esa PPP que une la Ruta Nº 3 con la Ruta Nº 11 con un puente nuevo sobre el río San José. Se está construyendo, pero no se va a finalizar este año. Es bueno destacar que en la obra se está cumpliendo en tiempo y forma. En la otra sala está la ingeniera Malena González -algunos técnicos están en otra sala, pero sé que me están escuchando-, que es quien está al frente de la PPP. Es una obra con un resultado muy importante en lo que hace a la tipología de la construcción, dado que ha registrado un IRI por debajo de los tradicionales, un IRI de confort muy beneficioso para el comportamiento y para el uso de las rutas por parte de los usuarios

En general, en el año 2021 intervinimos en 738 kilómetros como consecuencia de la modalidad PPP y en 144 kilómetros en la jurisdicción que refiere a las concesiones que ya se tenían, relacionadas con los peajes.

El cuadro muestra que en el año 2021 se intervino en 44 puentes en esta modalidad de PPP y concesiones.

Simplemente, para finalizar lo correspondiente a la red vial, mostramos un mapa general en el que aparece la totalidad de la inversión que mencionábamos al inicio, con un resumen de lo que es la ejecución mediante cada una de las modalidades. Podrán apreciar en el mapa, pintadas de distintos colores, las diferentes modalidades constructivas. A eso debemos agregar los $ 46.135.000 que se están ejecutando en la red vial a través de la Administración Nacional de Puertos.

Esto es un resumen de lo que entendíamos que les podía interesar, a cuenta de mayor cantidad que ustedes definirán, sobre lo que fue la ejecución presupuestal de la Dirección Nacional de Vialidad. Le pedí al director que estuviera a mi lado porque sé que van a surgir algunas dudas, que evacuaremos cuando la Presidencia de la Comisión lo entienda oportuno.

Vamos a continuar con otras direcciones. Corresponde pasar a la Dirección Nacional de Transporte. Voy a pedir al director nacional de Transporte que nos haga algún resumen de lo que fue la ejecución presupuestal del pasado año 2021 en lo que refiere a esa Dirección, si el presidente lo entiende oportuno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el director nacional de Transporte, doctor Pablo Labandera.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Es un gusto compartir con ustedes estas reflexiones.

A los efectos de simplificar un poco la presentación, lo que hicimos fue establecer cuatro núcleos temáticos en los que, de alguna manera, pretendemos resumir lo que fue la gestión durante el año 2021.

El primero tiene que ver con la sistematización y simplificación de trámites, tanto en lo que refiere a mejoras internas como a los procesos de mejora hacia el exterior y con los usuarios, que es en lo que fundamentalmente se ha trabajado. Ahí ha habido avances, de alguna manera, ayudados por la pandemia -fue un buen aprendizaje-, dado que en el año anterior tuvimos que establecer mecanismos, a la fuerza, para validar una serie de trámites con los usuarios vía remota y a través del sistema. Eso nos permitió ir perfeccionando y mejorando todo lo que tiene que ver con las renovaciones de líneas, las consultas y actualizaciones de empresas, la eliminación y simplificación de trámites en la registración de vehículos, etcétera. Incluso, eso lo vimos reflejado en números, que son claros. Por ejemplo, en el caso de la renovación anual, que antes era manual y ahora pasó a ser en línea, mientras en el año 2020 habíamos tenido 3.966 procesos de renovación, durante el 2021 duplicamos prácticamente ese número, llegando a 7.322, y en lo que va del año llevamos casi 6.000. Eso nos ha puesto en evidencia que si bien hay muchísimo para mejorar y agilizar en ese sentido, este mecanismo funciona. Se han reducido los trámites que en algunos casos llevaban una semana a un máximo de 48 horas, con un promedio de 36 horas en lo que refiere a ese tipo de trámite.

También pudimos corregir una problemática que se daba bastante seguido, que era la desconexión informática que había entre Applus, que es donde se tramita la inspección técnica vehicular, y el Ministerio, que incidía, sobre todo, en el trabajo de los camiones en el puerto. Muchas veces, se dificultaba la tarea en el puerto porque el sistema arrojaba la inexistencia de la ITV (Inspección Técnica Vehicular) o su vencimiento, cuando eso no era así. Eso lo hemos corregido bastante; prácticamente no se han generado incidentes en ese sentido y hemos logrado avanzar bastante.

La otra modificación de corte tecnológico que hicimos -aprovechando el advenimiento de la documentación digital, de la firma digital, etcétera-, y que entendemos ha sido beneficiosa, fue la introducción del QR de verificación en los permisos nacionales de circulación. Eso permite no solo pasar de una demora para el control de 24 o 48 horas a la verificación en tiempo real, sino, además, que los inspectores, en ruta, con un simple control desde su propio teléfono puedan verificar la vigencia o no del PNC (Permiso Nacional de Circulación).

Tengo una serie de datos que refieren al alta y modificación de vehículos, la agilización de los trámites, etcétera. Están a disposición de los señores legisladores cuando quieran verlos. No quiero aburrirlos.

El otro tema que me parece importante destacar en este núcleo temático tiene que ver con la instalación de la agenda electrónica. Habíamos empezado el año pasado, pero recién pudimos ponerla en vigencia plena en diciembre. La verdad es que ha agilizado y transparentado los trámites y ha permitido que los gestores realicen su tarea, porque tienen una cantidad predeterminada de días y de horas para la realización de los trámites, y que muchas de las personas que se tenían que trasladar entre Montevideo y el interior del país y venían con la incertidumbre de no saber si iban a poder ser atendidos, ahora lo hagan con certeza absoluta, con la certidumbre de que tal día y a tal hora serán atendidos porque están registrados en la agenda electrónica. Ese ha sido un avance muy importante.

En todos estos temas me importa destacar especialmente lo que ha sido la labor de los servicios del Ministerio, que con una lealtad institucional y una colaboración muy claras han permitido consolidar todas estas mejoras.

El segundo núcleo temático refiere a los subsidios y a las distintas medidas de apoyo que se han prestado al transporte de pasajeros, sustancialmente…

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe, señor director. El señor diputado Viviano ha pedido la palabra por una cuestión de orden.

SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).- Quizás es mejor esperar a que el señor director termine su intervención, pero cuando el ministro retome la palabra quisiera pedir un intermedio de cinco minutos para obtener la PPT que están mostrando, porque creo que es de mucha utilidad para seguir la intervención. Obviamente, esperaremos a que el funcionario que estaba haciendo uso de la palabra termine su intervención.

SEÑOR PRESIDENTE.- Bien. Puede continuar el señor director Labandera.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Decía que en el segundo núcleo temático vamos a mencionar lo que tiene que ver con los subsidios que se han transferido, sustancialmente, al sector transporte de pasajeros.

Como todos ustedes saben, básicamente, existen tres grandes modalidades de subsidio. Me refiero al subsidio vinculado al fideicomiso del boleto, que se conoce como fideicomiso del gasoil -técnicamente es así-, el subsidio del boleto estudiantil y una serie de subsidios extraordinarios que, inicialmente, como consecuencia de la pandemia, se comenzaron a transferir al sector, con dos finalidades fundamentales, que fueron las que nos permitieron alcanzar una situación no óptima, pero por lo menos de equilibrio: que no cayera ninguna empresa durante toda la pandemia y hasta el día de hoy y que, sustancialmente, se respetaran y mantuvieran todas las fuentes de trabajo. Por supuesto, esto fue complementado con el régimen de subsidio de desempleo que funciona en la órbita del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

En cuanto a los montos, simplemente como para que tengan una referencia y sin perjuicio de que con mucho gusto está a disposición de los señores legisladores el detalle y cómo se desagregan esas cifras, en lo que refiere al fideicomiso del boleto, esto es, del gasoil, durante el año 2021 la transferencia total fue de $ 3.137.697.260 -esto corresponde tanto al boleto de Montevideo como al suburbano y al interdepartamental-, y en lo que refiere al subsidio del boleto estudiantil, fue de $ 1.688.275.327; también en este caso los datos aparecen desagregados entre interdepartamental, suburbano, de Montevideo y de Canelones. Aquí también se cubren las necesidades de las empresas de transporte departamental, urbano, los servicios regulares, y hay una tercera submodalidad que refiere a una partida que aspiramos -incluso así lo manifestamos en el ámbito del Congreso de Intendentes- se destine a servicios que llamamos rurales. Me refiero a la posibilidad de que en aquellos departamentos del interior donde no existen servicios regulares que trasladen a los chiquilines al colegio o al liceo se establezcan mecanismos sui géneris, de repente, con un vehículo, una *van*, etcétera, y con una partida que traslade el Ministerio y apoyo de la intendencia en cada uno de los departamentos, de manera de cubrir esas necesidades que muchas veces son de pequeños núcleos o grupos de alumnos.

Reitero que la importancia superlativa que damos a estas transferencias para subsidios es que se logró mantener absolutamente todas las fuentes de trabajo y que pervivieron las empresas, aun con las todas las dificultades que tuvieron, que hasta el día de hoy tienen y que estamos tratando de solucionar.

Vinculo esto con parte de lo que está previsto en el cuarto núcleo temático, que tiene que ver con la contratación de una consultoría. En el marco del apoyo técnico que brinda el Banco Interamericano de Desarrollo hemos logrado un acuerdo de consultoría con el economista Gonzalo Márquez, que debe ser una de las personas -si no es la

persona- que más conoce de transporte en el Uruguay. Durante muchos años, como muchos de ustedes saben, fue director de Tránsito de la Intendencia de Montevideo. Fue un excelente funcionario que abandonó la función pública y ahora está dedicado a la consultoría. Entonces, con el economista Márquez estamos en pleno proceso de finalización de una primera consultoría que está concentrada en el transporte suburbano. Estamos muy esperanzados en recibir una serie de insumos muy importantes que nos permitan adoptar medidas de políticas públicas en ese sentido.

Tenemos prevista una segunda consultoría con el mismo técnico, direccionada hacia el transporte de pasajeros interdepartamental.

El tercer núcleo temático tiene que ver con los procedimientos de fiscalización. Básicamente, creo que corresponde hacer dos menciones con respecto a la tarea del 2021. Se ha simplificado muchísimo todo lo que tiene que ver con la tarea de fiscalización, sobre todo, en plazos. El promedio para la resolución de una infracción desde que el inspector o la balanza constataba la infracción y se establecía la boleta hasta que se terminaba con una situación favorable o desfavorable, de acuerdo con lo que correspondiera desde el punto de vista jurídico, estaba en los 18 o 19 meses. Ahora, siempre respetando íntegramente las garantías de los usuarios, pero con la introducción de mecanismos informáticos que van desde el mismo momento del establecimiento de la multa hasta ese resultado favorable o desfavorable, hemos logrado llevar ese promedio a los 70 días. Creo que es una buena cosa; para el final del período pretendemos centrarlo en unos 60 días. Estamos trabajando en ese sentido. Para que tengan una idea, recién logramos implementarlo de esta manera en diciembre del año pasado y a la fecha de hoy ya se han procesado por este medio casi 20.000 boletas.

Esto se acompaña con una nueva circunstancia que tiene que ver con la incorporación de *tablets* para todo el cuerpo inspectivo en el marco del convenio que tenemos con Ciemsa, que es uno de los proveedores del Ministerio y, concretamente, en lo que refiere al control del pasaje de vehículos por las balanzas, nos ha aportado el *software* y 40 *tablets* que hoy en día permiten que los inspectores hagan una constatación y en el mismo momento de la multa puedan dar vista. Ahí sí, en lo que refiere a la determinación de infracciones en ruta, pudimos pasar de 70 días a 60 días para ese procedimiento. Creo que es un avance importante; la tecnología nos ha permitido avanzar.

También dentro de este núcleo temático, para que tengan como referencia lo que son las tareas de los servicios inspectivos, concretamente, en la División Unidad de Coordinación de Disposiciones y Controles (UCIC), durante el año 2021, se hicieron 2.379.082 inspecciones, contando o abarcando en ellas todo lo que tiene que ver con la cantidad de vehículos controlados de transporte de carga y de pasajeros, es decir, tránsito y balanza; es decir, el control a través de balanzas está incluido en ese número.

Siguiendo los estándares internacionales, la cantidad de contravenciones que se terminaron imputando finalmente como consecuencia de esos controles está en el entorno del 10 **%**. Fueron 25.954 contravenciones. Sin perjuicio de esto, en el año 2021, los servicios de UCIC realizaron 200 inspecciones especiales, esto es, inspecciones aleatorias ante determinadas circunstancias muy puntuales; prácticamente un promedio de una por cada día hábil.

Por último, en lo que refiere al cuarto núcleo temático, hay tres o cuatro temas importantes a destacar. En el marco de lo que llamamos sinergia entre el sector público y el sector privado y lo que es la agilización de temas en relación al transporte de carga, se ha logrado reactivar parte de la venta de boletos -por supuesto, esto no es mérito del Ministerio, sino una realidad que me parece importante destacar- en las líneas

metropolitanas e interdepartamentales. Durante el 2021, en el caso de las líneas metropolitanas, se volvió a un 87,5 **%** con respecto a lo que era la situación prepandemia, en 2019, y en las líneas interdepartamentales se volvió a un 72,05 **%**. En las líneas internacionales la situación fue distinta. Ese es un tema un poco peculiar porque las empresas, tanto de un lado como del otro, actúan como una especie de comercio administrado, en el que se reparten y acuerdan entre ellas mismas, previa validación de las administraciones correspondientes, las líneas que van hacia un lado y hacia el otro. En ese caso se ha reestablecido casi un 30 **%**, lo cual, sin duda, es poco, pero es mejor que el cero que se dio durante la pandemia.

Hay dos temas más a destacar. Uno de ellos tiene que ver con la tarea de los funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte en lo que refiere al megaproyecto de UPM, el proyecto Taurus. Hubo que hacer una infinidad de traslados especiales, con permisos especiales, con custodia necesaria por parte del Ministerio, en coordinación con Policía Caminera. En este caso, durante el año 2021 se realizaron 2.780 traslados; prácticamente, 433 días de traslados, con la intervención de más de 75 o 76 funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte y, como decía, en coordinación con Policía Caminera.

Otro tema a destacar es que en el comercio con Chile, en el que tenemos cupos para el ingreso de la carga tanto a Chile como de Chile hacia Uruguay, se ha extendido el cupo prácticamente a su totalidad. Había un cupo que inexplicablemente estaba sin utilizar. Como consecuencia de la solicitud de las empresas que trasladan mercadería hacia Chile se ha ampliado y consolidado ese cupo.

Finalmente, en lo que refiere a la actividad en materia internacional, en el marco del Subgrupo de Trabajo Nº 5, de Transporte, en la órbita del Mercosur, en las negociaciones del Mercosur, implementamos una modalidad que me parece importante mencionar, que fue la de dar participación directa a los interesados, a los privados, a efectos de que ninguna medida que se pueda llegar a adoptar a nivel del Mercosur los tome por sorpresa, porque muchas veces esas medidas son irreversibles. Hay varios ejemplos a lo largo de los últimos veinte años de circunstancias, situaciones o medidas que por no participar oportunamente al sector privado después generan problemas que en muchos casos son insolubles por la imposibilidad de volver atrás con ese tipo de medidas que en el marco de las negociaciones internacionales tienen una rigidez mucho mayor que cualquier disposición interna. En ese entendido es que periódicamente nos reunimos antes y después de cada reunión del Subgrupo de Trabajo Nº 5 con la Cámara de Comercio, la Unión de Exportadores, la Asociación de Despachantes de Aduana, la Intergremial de Transporte y otro tipo de entidades que por el tema que se vaya a discutir a nivel del Subgrupo pueda tener un interés directo o indirecto. Nos parece que de alguna manera esto contribuye a evitar esa patología y da transparencia a las negociaciones que, precisamente, deben ser eso: transparentes.

Nada más, señor presidente.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el intermedio de cinco minutos propuesto por el diputado Viviano.

(Se vota)

——Catorce por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

La Comisión pasa a intermedio.

(Es la hora 10 y 44)

——Continúa la reunión.

(Es la hora 10 y 54)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En esta nueva parte de la presentación de la Rendición de Cuentas vamos a incursionar en la tarea de la Dirección Nacional de Arquitectura. Obviamente, allí tenemos los programas 365 y 361, con distintos proyectos, por lo que si la Mesa lo entiende oportuno pediría que se le otorgara la palabra al director, para que nos dé una información más precisa acerca de lo que figura en la presentación que estamos viendo.

SEÑOR BORSARI (Santiago).- Gracias a la Mesa y a los señores legisladores. Buen día.

Como ustedes podrán ver en la presentación, en lo referente al presupuesto asignado por Economía para la Dirección Nacional de Arquitectura tenemos una ejecución, en los dos grandes rubros, de 96 **%** en el 1.1, y de 98 **%** en el 1.2. Estos rubros responden al funcionamiento y a la organización de la propia Dirección Nacional de Arquitectura, y al final -sé que a varios de ustedes les interesa mucho, porque conversamos con legisladores acerca de este rubro, que es el tercero- figura lo relativo a los convenios sociales. Ahí tenemos una ejecución del 100 **%**. Si quieren, a grandes rasgos, podemos hacer algunos comentarios.

Con esos $ 142.000.000 que nos fueron asignados para el ejercicio 2021 se cumplió con 82 instituciones sin fines de lucro en todo el territorio nacional, haciendo de parte del Ministerio, del ministro y de la Dirección, un esfuerzo en todo lo que refiere a instituciones como, por ejemplo, CAIF, hogares de ancianos, organizaciones que atienden a personas con distintas capacidades intelectuales, así como a instituciones sociales y deportivas, que en su gran mayoría tienen un gran impacto en lo que refiere a la cercanía en la comunidad, en los distintos barrios o en pueblos del interior del país, pero que al mismo tiempo no tienen una fortaleza económica para poder enfrentar desafíos desde el punto de vista edilicio. Esa ha sido la ruta que nos hemos trazado con respecto a la selección de la firma de estos convenios sociales, cumpliendo con el número que decíamos recientemente: 82 instituciones en total

Si quieren, con mucho gusto podemos ir detallando algunas de ellas o, por lo menos, mencionar las cifras por departamento. Para 2021 las cifra destinadas fueron las siguientes: en Artigas, $ 8.850.000; Canelones, $ 15.390.000; Cerro Largo, $ 8.660.000; Colonia, $ 1.600.000; Florida, $ 8.325.000; Maldonado, $ 4.850.000; Montevideo, $ 44.230.000; Paysandú, $ 9.180.000; Río Negro, $ 3.750.000; Rivera, $ 8.380.000; Salto, $ 4.670.000; San José, $ 7.810.000; Soriano, $ 9.270.000; Tacuarembó, $ 5.485.000 y, por último Treinta y Tres, $ 1.550.000. Como ustedes verán, hay departamentos que no están incluidos. Esto responde a que el ejercicio no es solamente el de 2021; tuvimos el año 2020, hoy estamos en 2022, y de esa manera se va equilibrando la distribución de este presupuesto en todo el territorio nacional, en una visión no de ejercicio anual, sino para lo que es todo el período.

Pasando ya a la Dirección Nacional de Arquitectura, en la presentación pueden observar la ejecución de obras, pero quisiera hacer un comentario respecto a lo que es el paso anterior a ella. Antes de ejecutar las obras -como todos ustedes saben- hay que proyectarlas y transformarlas en proyectos ejecutivos. En el año 2021 se hicieron -con características de proyecto ejecutivo- casi 100 proyectos, y en la imagen a parece el listado de las cuarenta obras que se ejecutaron en el año 2021.

En síntesis, podría mencionar los distintos organismos: ASSE; BPS; Inisa; Ministerio de Educación y Cultura; Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca; Ministerio de

Desarrollo Social; Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente; Presidencia, aunque que en realidad es, concretamente, la Oficina Nacional del Servicio Civil y la Secretaría Nacional del Deporte. Esos son los comitentes con los que en 2021 hemos ejecutado obras.

En la imagen proyectada aparece el comienzo de las obras del conocido hospital del Cerro, y en el ejercicio 2021 lo que se hizo fue avanzar, y mucho, con el propio personal de la Dirección Nacional de Arquitectura. Esto es algo a destacar: el personal obrero del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el año 2021 hizo un esfuerzo muy importante para generar las condiciones en el terreno del INAU, lindero al centro de salud que todos ustedes conocen, y luego del proceso licitatorio -que fue terminado este año, en el que también se adjudicó la obra- se está desarrollando una obra muy importante en la que ya, al día de hoy, tenemos un avance de 16,5 **%**, teniendo como objetivo terminarla en agosto del próximo año, es decir 2023.

Para hacer todo lo que recién comentamos tenemos la obligación de firmar acuerdos marco con las distintas instituciones. Es decir que el ministro realiza acuerdos marco con los distintos ministerios e instituciones del Estado para luego concretar todas las obras que estábamos mencionando.

En el año 2021 estos acuerdos fueron firmados con ANEP; ASSE; INAU; Intendencia de Florida; Intendencia de Paysandú; Intendencia de Río Negro; Intendencia de Rivera; Intendencia de Rocha; Inisa; Ministerio de Educación y Cultura; Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca; Ministerio del Interior, Mides, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y Poder Judicial. La sumatoria de todos estos acuerdos asciende a un total de $ 1.170.000, para la ejecución de obras en el período que llegará hasta 2025.

Si hay alguna pregunta la podemos responder con mucho gusto, pero en términos generales esa es la información.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pasando a la Dirección Nacional de Topografía, queremos destacar algunos aspectos que tienen que ver con expropiaciones que están relacionadas con obras viales, ferrocarril central y Dirección Nacional de Hidrografía.

Por tanto, solicito que se le otorgue la palabra al director nacional de Topografía, para que nos dé un breve pantallazo de lo que ha sido la ejecución 2021.

SEÑOR BERENGER (Wellington).- Señor presidente, señores legisladores: me compete explicar o indicar las ejecuciones de 2021.

Entre las tres grandes ejecuciones -como dijo el señor ministro- se encuentran las obras viales, que implican otorgar los predios necesarios para la imposición de estas obras. En el año 2021 se realizaron 63 expropiaciones por un total de $ 74.415.080. Para el ferrocarril central, que obviamente en estos momentos es una de las ejecuciones a las que más impulso se está dando, y más tiempo y recursos humanos nos ha llevado, se realizaron 158 expropiaciones, por un total de $ 247.752.462. Para obras correspondientes a la Dirección Nacional de Hidrografía, que refieren a la regulación hídrica de los bañados de Rocha, se hicieron 6 expropiaciones, por un total de $ 664.429.

Para poder concretar parte de las expropiaciones del ferrocarril central -quizás una de las más importantes- fue necesario realizar un convenio con el Ministerio de Vivienda a fin de solucionar problemas que había con personas que no tenían derecho a expropiaciones, pero a las que sí había que ubicar habitacionalmente. En virtud de ese convenio, por un total de US$ 900.000, se realojaron 79 personas, que si bien no tenían la posibilidad de acceder a una expropiación -como dije-, porque no eran propietarias, de

alguna forma tenían una habitación dentro de la faja o lindante a ella, o viviendas con problemas estructurales, por lo que había que desalojarlas.

Otras de las tareas que se realizó dentro de la Dirección Nacional de Topografía fue la copia de planos, que si bien no implica una erogación, porque es con costo al usuario, sí redunda en un aporte para el Estado, porque el 50 **%** de lo recaudado va al Ministerio de Economía y el 50 **%** a la Udelar, concretamente a la Facultad de Ingeniería. En el año 2021 se hicieron 6.600 planos, que implicaron un aporte a la Udelar de $ 7.686.544, y del mismo monto para el Ministerio.

También se hicieron otras tareas sin erogaciones económicas, en convenio con el Banco Hipotecario, a los efectos de graficar y estudiar todas las salidas fiscales de creación del Estado uruguayo, para poder colgarlas en un geoportal, lo que lleva todo un trabajo de estudio técnico, así como desde el punto de vista notarial, jurídico y de agrimensura.

Esas fueron, entonces, las tareas más importantes realizadas por esta Dirección.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ahora pasaríamos a dar a conocer a los señores legisladores las acciones tomadas y ejecutadas durante el año 2021 a través de la Dirección Nacional de Hidrografía, donde también tenemos algunos capítulos que van a poder dar a conocer en forma precisa lo que tiene que ver con áreas viales navegables, áreas hidrográficas y proyectos portuarios.

Por tanto, pediríamos que se le otorgara la palabra al señor director nacional de Hidrografía para que nos resuma la tarea realizada en 2021 a través de su Dirección.

SEÑOR PAOLINI (Marcos).- Buenos días a todos los presentes.

Es un gusto estar en esta casa.

Para aclarar el punteo que haré a continuación quisiera -por si hubiera alguna duda, o para ilustrar a alguno de los presentes- hablar brevemente de la misión de la Dirección Nacional de Hidrografía. Como sabemos, esta Dirección es la responsable de planificar, autorizar, regular y controlar todas las obras portuarias de nuestro país, tanto públicas como privadas, y realizar las concesiones o los permisos, cuando corresponda.

También es la responsable de llevar adelante todos los dragados y balizamientos en los cursos de agua de la red hidrográfica nacional que sean de nuestra jurisdicción, así como los accesos y los puertos que son de nuestra competencia.

Llevamos adelante las obras hidráulicas que el Poder Ejecutivo dispone. También somos los encargados de realizar -como dije- dragado, balizamiento y despejar vías de agua.

En cuanto a la extracción de materiales del álveo público de la red hidrográfica nacional vamos a empezar a destacar lo hecho en 2001 en esta área en la parte de vías navegables.

En 2021, luego de haber señalado una serie de déficits de dragado a nivel nacional, hemos identificado 19 dragados necesarios e inmediatos -porque algunos hacía 70 años que no se hacían, otros más de 30, más de 20 o más de 15-, por lo cual hemos diseñado un plan de intervención en diferentes cursos de la red hidrográfica nacional, así como en los puertos.

Estamos con 4 dragados en prosecución. Uno de ellos es el dragado del río Negro, que ya comenzó hace unos cuantos meses, a fines de 2021, en el cual tenemos el paso Altos y Bajos, el canal Dos Hermanas, Cañitas, Barrientos, etcétera. Sin esos dragados

sería imposible acceder al puerto deportivo de Mercedes y a algún emprendimiento privado deportivo que se ha desarrollado durante la Administración anterior.

Estamos interviniendo en el arroyo de Las Víboras, en el departamento de Colonia, donde también hay un emprendimiento náutico, que fue declarado navegable aproximadamente en 2014. Todos los cursos de agua que son declarados navegables son de nuestra jurisdicción y estamos obligados a intervenir.

También estamos interviniendo en la boca del arroyo San Francisco, con aproximadamente 10.000 metros cúbicos a dragar. Se hizo un dragado de emergencia -que es de público conocimiento- en la boca de San Juan; fue muy breve, muy barato, se trabajó tres días, por lo que no podemos considerarlo una intervención importante, pero fue muy relevante para la reapertura del arroyo.

Tenemos también previsto -todavía no ha comenzado, pero está dentro de la planificación de 2021, con los pliegos en proceso- intervenir en algunos cursos de agua, desde la Costa de Oro a Punta del Este, con toda la problemática -que es de conocimiento- de los arroyos Solís Chico, Solís Grande y Pando, donde hay asentamientos o colonias de pescadores, algunas de 70, 80, 90 o 100 barcas que operan en zafra; podrán haber visto en la prensa que en los meses pasados se vieron impedidos de salir a navegar y hacer su zafra de 30 o 60 días, por lo cual tuvimos que hacer una intervención rápida, de 4 o 5 días, y solucionar ese problema.

En el área de vías navegables -como dije- también estamos a cargo de los dragados que ya estuve mencionando. Para eso actuamos mediante licitaciones y hacemos los controles con nuestros técnicos. Hemos desarrollado un equipo técnico de batimetría; con nuestras propias embarcaciones y técnicos realizamos las batimetrías anteriores a la confección del pliego y también la posterior, para poder verificar fehacientemente -y no depender de un privado- que la obra se llevó adelante como estaba dispuesta. Eso nos da la seguridad, a través de nuestros funcionarios, de que se cumplió con la obra que se adjudicó.

En cuanto a estudios y balizamiento ya estuve hablando un poquito. En los estudios tenemos las batimetrías. Para eso contamos con equipo; el año pasado adquirimos un equipo de tecnología que nos permite intervenir y llevar adelante los pliegos y las obras de dragado necesarias.

Con respecto al balizamiento también se estaba en el debe. Hemos desarrollado la industria naval y esperamos seguir desarrollándola. Tenemos el varadero de Carmelo, recientemente habilitado por la autoridad marítima -después de muchísimos años- por un término de dos años y puesto como ejemplo de la gestión a nivel nacional. Todo esto es realizado por funcionarios que constituyen un equipo de trabajo importante, que está motivado, y se desempeña en todas las contingencias que sean necesarias.

En el varadero de Carmelo -lo menciono porque estábamos hablando de balizamiento- se construyeron 110 boyas que fueron colocadas en el río Negro, construidas por nuestro personal, que también se encargó de los muertos y los arganeos -que son las cadenas-, que ya están funcionando en ese río, donde a la vez estamos dragando. El servicio de balsa también depende de la gerencia de vías navegables, que es muy importante y tiene varias patas, como había mencionado. Tenemos cuatro servicios de balsa: tres en el Río Negro y uno en el Cebollatí, que quedará en desuso cuando el puente quede concluido.

Estos son servicios que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas da a la población en forma gratuita y son indispensables. Es el único medio de comunicación que tienen las poblaciones ribereñas para ir al hospital, a la escuela, para pasar su tropa de

ganado. Tenemos un promedio diario de 600 autos, 70 camiones, ganado -los días de feria es impresionante-, porque están en lugares bastante apartados. En el Río Negro, el más cercano lo tenemos en la zona de San Gregorio de Polanco; si vamos para arriba, tenemos Picada de Oribe, Picada de Ramírez, y nos vamos acercando al límite con Brasil, allá en la línea seca. Ni qué hablar del paso que llamamos La Charqueada, en el pueblo General Enrique Martínez; en esa zona es el medio de comunicación que tenemos entre los departamentos de Rocha y Treinta y Tres. En estos lugares damos permanentemente un servicio gratuito, los 365 días del año, con funcionarios. Como dijimos en oportunidades anteriores, inclusive en pandemia no fue suspendido. Es un servicio esencial para nosotros y muy importante para la población.

El mantenimiento de toda esa flota y de las balsas -tenemos una flota naval importante- lo hace por medio del varadero de Carmelo y el taller naval de Paso de los Toros, que hemos potenciado y tenemos habilitados con escasos funcionarios, pero muy comprometidos. Esto nos ha permitido certificar la flota, que la habíamos recibido no en la misma situación -digamos- que tenemos hoy en día.

Con esto terminamos la parte de vías navegables y podemos pasar a hablar de las obras y los proyectos portuarios. Esto involucra a dos gerencias más de Hidrografía e incluye una tercera que tiene que ver con los puertos en sí mismos.

Todos los proyectos y estudios que desarrolla la Dirección Nacional de Hidrografía o que se presentaron por medio de iniciativas privadas en 2021 son analizados por el área de proyectos portuarios con la Dirección General de Secretaría y nuestros técnicos. De ese modo los llevamos adelante y se cumplen todos los procesos para asesorar al Poder Ejecutivo en cuanto a si la iniciativa privada es acorde o no.

Para ello, contratamos y tenemos convenios desde 2020 -aunque estamos hablando de 2021- con el Instituto de Mecánica de los Fluidos e Ingeniería Ambiental (Imfia), que es el que nos da la certeza y tiene la capacitación suficiente para hacer los estudios y viabilizar nuestros proyectos. Cuando se presenta algún recurso, estamos también asesorados por ellos.

La obra del Anglo, en el Río Negro, viene de la Administración anterior. Se finalizó la primera etapa y está habilitada. Se finalizó el acceso al muelle, la pasarela. A la vez, la Intendencia decoró y arregló la zona aledaña en forma de plaza, que hoy es un paseo público que se encuentra en funcionamiento perfectamente.

Yendo a bañados de Rocha, la obra responde a un decreto del Poder Ejecutivo del año 2004, como todos ustedes saben. Es un plan de obra de regulación hídrica que se inició durante la Administración anterior. Nosotros le hemos dado un fuerte impulso, pero no por decir: "Vamos a hacer más de lo que se viene haciendo", sino por las etapas que están establecidas en el decreto y por el plan de obras en sí mismo. Estamos cumpliendo y llevando adelante el Plan 1B, que es la obra de canalización y derivación del arroyo Averías. Es una obra de aproximadamente 14 kilómetros de canales, que va desde el canal N° 2, con una gran obra de ingeniería, con derivaciones, con compuertas, con túneles. Ahí derivan algunas de las aguas que vienen de los desbordes del Cebollatí, por medio de esa obra importante de ingeniería -por medio de canalización-, hacia el arroyo San Miguel y terminan en la Laguna Merín.

Como les dije, este es un plan de obra que lo tenemos estudiado y es a veinticinco años; o sea que traspasa varios períodos de gobierno. Es importante la continuidad de esto, porque hubo una consultora que trabajó durante diez años de las administraciones anteriores. Hay una biblioteca de cientos y cientos de biblioratos, y podríamos decir que decenas y decenas de archivos tanto digitales como escritos. Es una obra que va a

cambiar el bienestar tanto de la parte turística, de las poblaciones como de la producción en la zona. Está orientada a eso y a minimizar todo lo que sabemos que durante muchísimos años el canal Andreoni ha ocasionado sobre La Coronilla y la costa oceánica. Ahí van producción, turismo y minimizar esos efectos tan importantes y graves.

Ahora estamos en la etapa de estudio y de llevar adelante la segunda parte -también fueron hechos los pliegos y los estudios en 2021- sobre la Laguna Negra. Es una compuerta que va en la Laguna Negra y se une con esta derivación sobre el canal N° 2. Es una obra más importante, y hemos tenido el apoyo -como ya mencionó el director nacional de Topografía- de las expropiaciones y de todo lo que se viene llevando adelante desde hace décadas, ni qué hablar de los estudios ambientales y las autorizaciones ambientales para todas estas obras.

Como ya se explicó el año pasado, las obras del puerto de Punta Carretas por diferentes razones fueron detenidas -por voluntad de nuestra Administración- para hacer un reestudio. En realidad -reitero que ya lo explicamos el año pasado-, no había un estudio de *marketing* ni de mercado acerca de la necesidad de esa obra. Hoy la tenemos al 50 **%**. Es una obra que se va a reiniciar. Hay un compromiso del Poder Ejecutivo, del ministro y nuestro, por supuesto, y tenemos los rubros para ello, por lo cual se va a finalizar y Punta Carretas, que es una zona importante de Montevideo, va a tener un puerto deportivo. Otro será el cantar -hablando en criollo- si después es viable o no desde el punto de vista económico, pero la obra ya fue adjudicada en 2019, está en marcha y la vamos a terminar. Hay que tomar en cuenta que en un puerto deportivo se necesitan por lo menos 150 amarras para que los números cierren. Es una obra que está en el marco de entre 16 y 32 amarras planificadas, por lo cual después veremos cuál es el fin que se le dará a ese puerto, que lo vamos a terminar y que es importante tenerlo. Tendrá que haber una inversión importante, después, del Estado para hacerlo funcionar.

A grandes rasgos, toqué todos los puntos que estaban previstos en la presentación. Quedamos a disposición para todas las consultas, esperando estar a la altura de satisfacerlas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Nuestra intención es hacer también una Rendición de Cuentas del desarrollo de la obra del ferrocarril central que, sin duda, nos compromete como país, y venimos haciendo un esfuerzo para llegar en los plazos establecidos de acuerdo con los contratos firmados. En ese aspecto, el ingeniero Luis Ceiter, que es nuestro asesor directo, está liderando el monitoreo permanente de esta obra y es bueno que nos haga un resumen de lo ejecutado en 2021, para tomar conocimiento del avance de esta obra tan importante para nuestro país.

SEÑOR CEITER (Luis).- Buenos días a todos. Vamos a hacer una actualización de la situación del proyecto del ferrocarril central.

Durante 2021, desde el punto de vista de la implementación de las obras del ferrocarril, se culminaron de lanzar todos los frentes de obra de un proyecto ferroviario complejo, con renovación total de la infraestructura ferroviaria y construcción de una vía nueva. Cuando me refiero a que se lanzaron todos los frentes de obra, incluyo aquí que comenzó el tendido de la vía, o sea, la etapa que llamamos de superestructura, que comprende una serie de disposiciones de elementos tecnológicos muy novedosos para nuestro país, con la implementación de tecnologías de última generación. Esos procesos están todos lanzados -más adelante les vamos a mostrar rápidamente qué se alcanzó a diciembre del año 2021- y se continúo desde el punto de vista de la discusión de la ingeniería del proyecto en la solución de aquellos puntos más críticos, más complejos, que tienen que ver con la penetración en el departamento de Montevideo y todas las dificultades de una penetración desde el punto de vista territorial quizás no conveniente -

pero que es la que estaba dada en el proyecto, y nosotros estamos honrando el proyecto en esos términos-, que nos ha llevado a que al día de hoy, julio de 2022, todavía estemos en discusiones en torno a la solución de pasos a nivel y algunas implementaciones técnicas de soluciones en algunos de esos pasos a nivel que requieren procesos de estudios de ingeniería muy complejos, que durante todo el año 2021 se vinieron realizando y se continúan realizando durante este año. Con esto quiero decir que, desde ese punto de vista, el proyecto tiene complejidades aún permanentes en las cuales estamos trabajando.

El otro punto crítico que requirió estudios permanentes durante 2021, incluso en 2022, es el que ustedes han conocido recientemente por anuncios públicos, que tuvo que ver con la solución del paso del río Yí, en la ciudad de Durazno, con estudios muy profundos con relación al puente allí existente, donde encontramos que los estudios de ingeniería disponibles del puente ferroviario y de las alternativas de solución para adaptar el puente a las nuevas cargas que van a circular en el ramal llamado ferrocarril central requerían que fuéramos a investigaciones más profundas que las que se disponían en el proceso del proyecto y ahí el Ministerio tomó la determinación, el año pasado, de encaminar por nuestro lado, con la directa instrucción del ministro, estudios con especialistas ferroviarios en materia de puentes ferroviarios que identificamos en la República Argentina, con una auditoría del Instituto de Estructuras y Transporte de la Facultad de Ingeniería, de la Universidad de la República. Esos estudios, que se están culminando en estos días, son los que condujeron a que se pudiera llegar a la solución que hemos desarrollado para el puente del río Yí.

Por otro lado y en paralelo a la parte de obras, el Ministerio trabajó durante el año 2021 en la planificación de un modelo ferroviario adecuado a la legislación vigente, donde en forma preexistente estaba creada una Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, que implica que tengamos que tomar todas las previsiones para desarrollar los procesos institucionales, administrativos, de dotación de recursos humanos y de capacitación para que el Estado pueda hacer funcionar ese nuevo modelo ferroviario en el que vamos a tener participación de empresas realizando operaciones de transporte bajo parámetros absolutamente desconocidos para Uruguay y para todos nosotros. Ese proceso ha requerido también una incesante labor, para la que contamos con asesoramiento externo de países donde se han desarrollado modificaciones del modelo ferroviario con ciertas similitudes a lo que tenemos en Uruguay. Esa es la otra parte en la cual ha estado trabajado el Ministerio durante el año 2021, relacionada en este caso con el ferrocarril central, pero en general a todo el sistema ferroviario.

Con relación a los avances físicos específicos de la obra del ferrocarril central, a diciembre de 2021 los avances obtenidos se ven en el cuadro que aparece en la presentación de Power Point. Allí están representados los principales frentes de obra y se muestran los avances que se han logrado, indicando las fechas correspondientes. Los movimientos de suelo estaban cercanos al 80 **%**. La producción de balasto y sub-balasto, que es la piedra que lleva debajo de la vía, estaba entre el 68 **%** y el 71 **%**. Las obras de arte, alcantarillas, puentes, obras de drenaje estaban en un 72 **%**. La trinchera de Capurro y la trinchera de Las Piedras -dos obras complejas, de larga duración y con impactos sociales enormes- tienen avances del 77 **%**, en general, para las dos obras. La producción de durmientes -en una planta especializada, de tecnología de punta, que está instalada en la ciudad de Florida- está en el 72 **%**; ya estamos próximos a la culminación de la fabricación de los durmientes. La soldadura de rieles -que se hace en una planta especializada que transforma las barras de rieles en barras de más de 200 metros, que son las que después se instalan en la vía- estaba en un orden del 50 **%**. Esto puede parecer poco, pero no era atraso, sino que tiene que ver con la capacidad de acopio y de

manejo de esos rieles soldados tan largos que requieren de puentes grúas y de instalaciones de almacenamiento que, a medida que se van liberando porque empieza a instalarse la vía, brindan capacidad de almacenamiento para seguir soldando.

El suministro de aparatos de vía -que es todo el aparataje que genera los cambios de vía y el control de esos cambios de vía- está en un 56 **%**. La señalización, que es la última fase del proyecto de implantación de la nueva vía, estaba en el orden de un 48 **%**. En ese caso también tuvimos que trabajar incesantemente con asesoramientos a nuestra supervisión y al propio Ministerio, porque es un proyecto muy complejo, y ahora estamos hablando también con unos grupos especializados de la Facultad de Ingeniería para que nos hagan una auditoría desde el punto de vista del Estado, de lo que nos van a suministrar acá, porque estamos hablando de tecnologías muy avanzadas, que nosotros no conocemos -el contratista, incluso, no las conoce y tiene que subcontratar-, y queremos tener una validación desde el punto de vista del Estado, con el apoyo de la Universidad de la República, de que todo lo que vamos a tener instalado para hacer funcionar el ferrocarril sea de nuestro conocimiento y tenga esa validación de una entidad especializada en gestión de riesgos y estudios sobre calidad de *software*, que es lo que nos va a brindar la Facultad de Ingeniería.

Desde el punto de vista del lanzamiento de los frentes de obra estamos con toda la obra lanzada y este es un año de producción absoluta para comenzar a aproximarnos a la finalización, la entrega de la obra y la puesta en funcionamiento del ferrocarril.

Finalmente, queríamos mostrarles la curva de avance del personal directo en obra que, a diciembre de 2021, estaba en 2.210 personas trabajando directamente en el proyecto del ferrocarril. Al día de hoy tenemos más todavía. Esta curva de dotación de personal directo muestra la importancia que tiene la obra. Hay que tener en cuenta que este es el personal que directamente está asignado bajo contratos o subcontratos del grupo Vía Central, pero hay varios miles más que están trabajando en forma indirecta en diversos espacios de suministros de producciones que no están directamente instalados bajo los contratos del Grupo Vía Central, que es el concesionario de la obra, pero que tienen que ver con el proyecto del ferrocarril. Desde el punto de vista de la construcción, es un proyecto significativamente grande para el Uruguay.

En general, esto es lo que queríamos plantearles con relación al proyecto del ferrocarril central y, por supuesto, quedamos a la orden para la fase de preguntas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Para ir finalizando esta primera etapa, el señor subsecretario, que ha estado trabajando fuertemente en la parte de la hidrovía, nos puede hacer un breve resumen del avance a ese respecto.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Buenos días a todos: legisladores, secretarios, funcionarios. Es un gusto comparecer en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda de la Cámara de Diputados, en este caso -como decía el ministro-, haciendo una presentación de los avances que ha tenido el proyecto de navegación en la Laguna Merín y la laguna de Los Patos.

Como ustedes saben, este es un proyecto de larga data. Tiene más de sesenta años. Rastreamos sus orígenes en el acta que firmaron los entonces presidentes Haedo y Goulart, en el año 1961, declarando la importancia de volver a navegar en la hidrovía Laguna Merín y laguna de Los Patos, que en una época fue algo habitual y después se perdió esa vía fluvial de navegación.

Este proyecto ha tenido diferentes impulsos en estas décadas. El último data de 2010, y en febrero de 2021, en el encuentro entre los presidentes Lacalle Pou y Bolsonaro, en Brasilia, se acordó reimpulsar la navegación en la hidrovía. En marzo de

2021, hubo una videoconferencia entre el ex ministro de Transporte y Obras Públicas, Luis Alberto Heber, y el ex ministro de Infraestructura, Tarcísio Gomes de Freitas, de Brasil, en la que participamos. Allí se generó un grupo de trabajo que por Uruguay integraban el embajador Federico Perazza, que era el director de Asuntos de Frontera, Limítrofes y Marítimos -actual embajador de Uruguay en Suecia-; el embajador de Uruguay en Brasil, Guillermo Valles, y quien habla. La contraparte brasileña estaba encabezada por el *Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários* (SNPTA), Diego Piloni; representantes del *staff* del ministro Tracísio Gomes de Freitas, de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario y de la Antaq (*Agência Nacional de Transportes Aquaviários*), que es el organismo brasileño equivalente a nuestra ANP.

Se empezó a trabajar con buen ambiente de los dos gobiernos impulsando este proyecto. Se trabajó todo el año pasado en coordinaciones y en intercambio de informaciones entre las dos delegaciones en este grupo de trabajo. En el mes de noviembre, una delegación de Uruguay visitó el Estado Río Grande del Sur. Estuvimos en Porto Alegre. Fuimos con el presidente de la ANP, Juan Curbelo -que nos acompaña hoy, aquí-; con integrantes de la Comisión Mixta Uruguayo-Brasileña para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín; el embajador en Brasilia, y el embajador Perazza, que todavía estaba en la Dirección de de Frontera, Limítrofes y Marítimos.

Estuvimos visitando autoridades del gobierno federal de Río Grande del Sur. Estuvimos en la Prefectura. Visitamos el puerto y algunas de sus principales terminales como Tecom y Tergrasa. Estuvimos en contacto con empresarios privados. Estuvimos en la legislatura de Porto Alegre. Visitamos la esclusa de navegación en el canal San Gonzalo. Estuvimos en la Universidad Federal de Río Grande. Quiere decir que estuvimos en contacto con autoridades públicas y privadas interesadas en este proyecto, y encontramos un buen clima del lado brasileño en el sentido de impulsar esta vía de navegación fluvial.

En diciembre, a instancias de nuestra embajada en Brasil, se realizó una jornada conmemorativa de los sesenta años de la firma del acta entre los presidentes Haedo y Goulart, en la Universidad de Río Grande del Sur, en Porto alegre, y allí confluyeron autoridades públicas de Brasil y Uruguay, así como representantes de los sectores privados de los dos países. Fue una jornada bastante interesante, donde se reafirmó el interés en llevar adelante el proyecto y lo que habíamos advertido un mes antes con las autoridades brasileñas lo notamos también con el sector privado y los sectores involucrados en la actividad portuaria y logística en cuanto a impulsar el proyecto.

Eso fue lo que sucedió en el año 2021. De todas formas, me gustaría darles un panorama muy rápido de lo sucedido en 2022. La empresa DTA Ingeniería, dedicada a la ingeniería portuaria y dragados de Brasil, tuvo a su cargo un EVTEA, que es un estudio de factibilidad económica y ambiental sobre el proyecto, a su costo. Lo entregó al gobierno brasileño en la sede de nuestra embajada en Brasilia, en el mes de abril de este año. Brasil generó un grupo de trabajo integrado por las distintas reparticiones que tienen competencia en este tema.

Les quiero mencionar que en noviembre sucedió un hecho importante y fue que Brasil incluyó este proyecto en los programas PPI (*Programa de Parcerias de Investimentos*); es decir, lo declaró como una de sus prioridades en materia de transporte y logística, con lo cual le dio un impulso sustancial a al ponerlo como prioridad a nivel federal. Más allá de ser un proyecto que a la escala Brasil es muy pequeño, lo pusieron en el listado de obras por PPI, lo cual le dio un impulso importante para llevarlo adelante.

Ese grupo de trabajo que conformó Brasil este año, en 2022, lo integran representantes de todos los organismos y lo coordina el presidente de la Antaq que,

reitero, es el equivalente a nuestra ANP. Ellos elaboraron un cronograma de trabajo para tener más información acerca de las cargas interesadas en poder transportarse por esta hidrovía fluvial de las lagunas. Actualmente, estamos en coordinación con un grupo de trabajo uruguayo que se ha puesto a disposición de las autoridades brasileñas para lo todo lo que sea información y cualquier tipo de consulta vinculada al tema desde el lado uruguayo. Hay una colaboración muy estrecha con las autoridades brasileñas y se continúa trabajando. Seguramente, los plazos aún van a llegar al 2023 trabajando en este tema porque Brasil puso un equipo profesional muy interesante y capacitado a trabajar en este proyecto que está tomando con mucha seriedad el análisis de los distintos datos que involucran el estudio de viabilidad económica. Tuvimos una videoconferencia esta semana donde se les aportó nueva información que ellos precisaban y estamos en permanente contacto a través de la coordinación que hacemos en conjunto con la embajada en Brasilia. Se trata de avanzar en este proyecto que creemos que es una alternativa logística importante que, además, se enmarca en un proyecto de desarrollo de la región este y noreste de nuestro país, que lleva adelante el gobierno y que se integra con la obra de la Ruta N° 6, que va a unir ese trazado histórico, ese corredor que estaba pendiente de realización que se va a terminar en este período y el puente Charqueada que une los departamentos de Rocha y Treinta y Tres; es decir, se enmarcan en un mismo objetivo de darle a esta región del país -más postergada en materia de conectividad- una nueva alternativa de salida para la producción que allí se encuentra hoy y que se pueda desarrollar a futuro, teniendo la posibilidad de contar con nuevas vías de transporte.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hemos realizado un resumen de la rendición, y previo al análisis del articulado, como en este la ANP no presenta nada nuevo, me gustaría que el presidente o el vicepresidente hiciera un resumen de la ejecución en 2021. Luego podríamos pasar al articulado.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Buenos días para todos.

Queremos comenzar esta presentación haciendo un raconto de lo hecho en 2021 y los resultados de la gestión que llevamos adelante.

Lo primero que vamos a analizar son los ingresos.

El año 2021 fue récord en cuanto a los ingresos en la Administración Nacional de Puertos: ascendieron a US$ 185.544.857, esto es un 28.35 **%** por encima del año 2020. Para contextualizar, hacemos mención a los ingresos en el año 2016, que fueron US$ 160.000.000; en 2017, US$ 177.000.000; en 2018, US$ 164.000.000; en 2019, US$ 153.000.000, y en 2020, US$ 144.000.000. Eso hace que 2021 tengamos un 28.35 **%** por encima. Reiteramos: el monto de los ingresos en el año 2021 en la Administración Nacional de Puertos fue de US$ 185.544.857. Estos ingresos corresponden a distintos ítems, que tienen que ver con cargos a la nave, esto es, lo que se les cobra a los buques. En ese sentido, por uso de puerto, uso de muelle y zona de fondeo, se recaudaron en 2021 $ 21.438.801; por cobros a la carga, esto es lo que se cobra a la mercadería que transita por nuestros puertos, la mercadería desembarcada, la embarcada, el trasbordo y tránsito y el almacenaje, el monto recaudado fue de US$ 114.398.533. Esto significó casi un 27 **%** por encima del año anterior. Aquí es muy importante subrayar el incremento que hemos tenido con respecto al trasbordo y a lo que hace al movimiento de carga de la región en nuestros puertos y, en particular, en el Puerto de Montevideo. Ustedes saben que en lo que tiene que ver con el desarrollo portuario es muy importante que nuestros puertos reciban carga de distintos países, en particular, del sur de Argentina, de Paraguay y de Bolivia. Por eso la carga que transita

por la hidrovía es muy importante que toque puertos uruguayos. En ese sentido, el año 2021 fue de recuperación y volvimos a manejar un porcentaje muy importante de la carga extranjera, en particular, la paraguaya.

En lo que hace a la tarifa de ferrys y de pasajeros, recaudamos US$ 899.859. Obviamente, siguió el fuerte impacto de la pandemia y del covid, que determinó que durante 2020 y 2021, prácticamente, no tuviésemos operativa en las distintas terminales fluviales, tanto Montevideo como Colonia.

La tarifa de contenedores fue de US$ 6.649.102; por concesiones y permisos, US$ 13.895.658; por servicios varios, US$ 6.180.129, y otros ingresos US$ 22.082.775, lo que hace los US$ 185.544.857 que mencionábamos anteriormente.

Los gastos en el año 2021 fueron de US$ 112.222. 736.

En cuanto a las inversiones, el año 2021 también fue muy importante, ya que tuvieron un monto de US$ 97.262.995. Podemos decir que 2021 fue el año más importante en la historia de la Administración Nacional de Puertos en cuanto al monto de inversiones llevadas adelante. Estas inversiones tienen que ver con obras que se desarrollan en los distintos puertos del país. Podemos señalar el puerto de Montevideo, con la terminal pesquera de Capurro, que muchos legisladores aquí presentes han recorrido; es una obra que estaremos culminando en el primer semestre de 2023. En el Puerto de Montevideo estamos con la obra del viaducto y todo lo que hace a la redefinición de la circulación no solamente de la rambla portuaria, sino también de los accesos al Puerto. Y en el puerto de Colonia estamos con las obras de construcción de las pasarelas y las mangas y el refuerzo de muelles. Hay distintas iniciativas privadas que estamos analizando; algunas ya están en comienzo de construcción.

Lo que queríamos transmitir tiene que ver con los ingresos, con los gastos y, sobre todo, con las inversiones. 2021 fue un año en el que se desarrollaron muchas inversiones en los distintos puertos del país, en particular en el de Montevideo, donde se está llevando adelante una enorme transformación en lo que hace a los servicios que se brindan y a la operativa portuaria.

Era cuanto quería decir.

SEÑOR OLMOS (Gustavo).- Reitero la bienvenida y el agradecimientos por los insumos que nos brindan para el trabajo de la Comisión.

Quiero formular unas preguntas y unas breves consideraciones -no polémicas- sobre el tema del ferrocarril.

Básicamente, tenemos un retorno al modelo implantado en 2002 durante la administración de Batlle, con algunas diferencias derivadas del contexto actual. Se elimina AFE con actor principal, dueño y gestor de la infraestructura, y se crea la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario como unidad ejecutora a la que, además de los cometidos que tenía como órgano regulador, se le agregan algunos que vienen de AFE como construir, modificar y conservar las líneas férreas, suscribir convenios de interconexión ferroviaria internacional y retirar y reponer material ferroviario.

El mundo del transporte y de la logística ha tenido cambios estructurales muy relevantes que el ferrocarril en el Uruguay no ha podido acompañar y hay un proceso -que arrancó hace años- por el que UPM da una excusa o genera las condiciones para una oportunidad que tiene el país a partir de la infraestructura del Ferrocarril Central y de las inversiones que se hicieron en el período anterior y en este. UPM estima 2.350.000 toneladas, volumen que nunca había alcanzado el país. Entonces, ese piso que nunca

existió nos da posibilidades de crecer. No voy a abundar en las virtudes y fortalezas que tiene el ferrocarril en términos de competitividad, de impacto ambiental y de costos.

Quisiera conocer la visión macro de los objetivos estratégicos que tiene el Ministerio respecto al ferrocarril, o sea, qué lugar se espera que tenga en el sistema de transporte y logística nacional, qué estudios de demanda hay al respecto y en qué dirección podría crecer.

Tengo también unas preguntas puntuales.

Más allá de quién tenga el cometido de construir y mantener la infraestructura -eso lo veremos después, en el articulado-, quisiera saber si va a haber presupuesto para realizar las inversiones necesarias para mejorar y potenciar la actividad ferroviaria y qué magnitud tendrían o cómo se financiarían.

¿Cuántas personas pasan, efectivamente, de AFE a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario y qué tipo de tarea realizarían? ¿Cuántas quedan en AFE y cuáles son las tareas que van a tener?

También hay otro tema que es bien relevante: el centro de circulación ferroviaria es el corazón del sistema y su gestión es bien importante; entonces, quisiera saber qué planes tiene la administración para generar y mantener los recursos humanos técnicos. De lo contrario, corremos el riesgo de estar interactuando con un cliente, con un operador que tiene un *know how* muy importante sobre el tema y pueda ser quien tome el control de la gestión del centro.

Quisiera saber cómo se piensa gestionar la empresa de servicios logísticos ferroviarios en función de los cambios propuestos, y cuáles son los planes de desarrollo; porque en breve va a tener una capacidad de manejar una infraestructura en buenas condiciones que, para operar, supongo que requerirá inversiones. ¿Cuáles son los planes al respecto? ¿El Self ha realizado estudios de mercado que le permitan identificar potenciales nuevos clientes o acuerdos comerciales que contribuyan a aumentar su actividad?

Otro capítulo en el que también quisiera conocer la opinión del Ministerio es sobre los planes de desarrollo de transporte de pasajeros; en cuanto al de carga, tenemos claro que UPM va a ser el principal operador, pero ¿cuáles son los planes en términos de desarrollo de transporte ferroviario de pasajeros?

En la página 118 del tomo correspondiente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas se hace referencia a que la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario ha participado en diferentes grupos de trabajo con técnicos del futuro operador ferroviario y de la propia UPM en asuntos relativos al marco regulatorio. Como el desarrollo normativo es clave para la gestión exitosa de este proyecto, quisiera saber cuáles son los avances que hay en términos de cambios en la regulación y cuáles son los planes al respecto.

En la página 4 del informe que nos entregaron sobre regímenes de contrato de participación público-privada se indica que el 31 de enero de 2021 ingresó al MEF el informe semestral de situación del contrato para el período mayo-octubre de 2020 del proyecto Ferrocarril Central. En la página web del Ministerio hay información hasta 2021, entonces, si fuera posible, quisiéramos contar con un informe actualizado de la situación. Con esto dejo el tema del Ferrocarril Central.

Quisiera hacer una sola pregunta sobre el Puerto. No voy a entrar en la polémica de la concesión.

Parte de los fundamentos que empleó el gobierno para dar la concesión a Katoen Natie era la rebaja de las tarifas que habría, especialmente, para los exportadores. Entonces, quisiera saber cuál ha sido la evolución de las tarifas y, si bajaron, cuáles fueron, y cuál es la proyección de futuro en ese terreno.

Por ahora, nada más.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como, aparentemente, hay varias preguntas que tienen que ver con AFE, si hay acuerdo, las abordaremos luego con el articulado, a los efectos de no duplicar el trabajo. Pueden formularlas todas ahora y luego, cuando se trate el articulado, se podrá responder todo lo referente a AFE.

(Apoyados)

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Me sumo a las palabras de bienvenida a la delegación tanto del presidente como de mi compañero Olmos. Saben que para nosotros es muy importante esta instancia, sobre todo en el marco de una Rendición de Cuentas y por nuestra condición de bancada de la oposición.

A mí, efectivamente, me aportó bastante lo que han dicho aquí porque no lo que tiene que ver con los detalles de la vialidad pero sí sobre los cometidos y actuaciones de la Dirección Nacional de Transporte hay mucho que no está escrito en ningún informe de gestión. Hay algo en la evaluación del tomo 2, mucho recogido por el Ministro en la evaluación que presentó en la PPT, pero después ha sido muy difícil saber cómo llegamos hasta acá.

Con respecto a la ejecución presupuestal, quiero hacer algunos comentarios y una consulta. Esto ha sido explicitado por el señor ministro. En la página 72 del tomo II presentan un cuadro donde llegan al ejercicio 2021 con una ejecución de unos US$ 517.000.000. Eso es lo que plantean ahí. Se incluyen en el caso del fideicomiso de puentes las obras viales adicionales. También se incluyen las PPP viales y el viaducto que, si bien como criterio de registración -o al menos de rendición, como decía el ministro- corresponde que se haga aquí, entendemos que este financiamiento no se rinde en el total ejecutado por el Ministerio porque en el caso, por ejemplo, de las PPP vienen rendidas en el Inciso 24. Sí tenemos, habitualmente, la costumbre de que se nos cuente qué ha pasado con esas obras y cuál es la proyección. Sin embargo, como técnica presupuestal, simplemente, dejo la constancia de que se está juntando incluso aquello que no es adjudicado como presupuesto propio del Inciso.

Luego hay algunas diferencias en lo que tiene que ver con los números. Lamento, señor presidente, pero esto nos ha pasado desde que empezó esta rendición: tenemos diferencias muchas veces, sobre todo, en la rendición de los números.

Quería preguntarles si están al tanto de que en la página 105 de la exposición de motivos hay un cuadro donde dice que la fuente de estos datos es CVU, MTOP y MEF; es la exposición de motivos que manda el Poder Ejecutivo junto con el proyecto. Ahí dice que las inversiones en vialidad han sido US$ 505.000.000. ¿Cómo conciliamos ese número que está en la página 105 de la exposición de motivos con la página 72 del Tomo II? Hay una diferencia importante. Quería consultarles porque refiere específicamente a la ejecución del Ministerio.

También nos gustaría saber cómo se concilia esto con los anuncios de inversión para este período. Hemos escuchado que, públicamente, el Ministerio ha anunciado una inversión para este año de US$ 905.000.000. Eso es lo que le escuché al señor ministro en la prensa. Lo que queremos saber es si esto se completa con aquellos rubros de inversión que no son presupuesto de la Cartera, es decir, si se incluyen -nuevamente- ahí

las obras de PPP, las obras viales conexas y todo lo que es inversión de la ANP. Si quitáramos eso, la ejecución, por lo datos que presenta el Ministerio, alcanza unos US$ 338.000.000. Queremos saber si en esos US$ 905.000.000 de inversión que se anunciaron están comprendidos esos US$ 338.000.000

Entendemos que quitando esto de lo ejecutado -si quitamos estos US$ 338.000.000 que pertenecen a todos esos otros gastos que no son presupuesto de la Cartera- aparece una subejecución del crédito asignado; hay una subejecución en 2021 de unos US$ 116.000.000. Entendemos que está explicado por las horas presupuestadas no ejecutadas aún, pero queríamos saber si, específicamente, se debe a eso, hablando del presupuesto del Inciso, no de todo lo demás que aquí se está sumando.

Con respecto a algunas obras que estaban incluidas en el plan 2020-2024, quería consultar específicamente en cuanto al acceso y puente de La Charqueada cuál es el financiamiento y el plazo. Y con respecto a los contratos Crema (Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento), en el caso de la Ruta N° 1, del kilómetro 59 en adelante -que también era uno de los compromisos-, si se ha definido la traza de la segunda vía; quisiéramos que indiquen por favor el costo que se está proyectando para dar cumplimiento a ese compromiso. En el caso de la Ruta N° 5, en el tramo del kilómetro 69 al kilómetro 95, y de allí al kilómetro 133, también nos gustaría conocer la fecha estimada de inicio de obras y, sobre todo, el costo de esta obra comprometida.

También tengo algunas consultas respecto a la recaudación de peajes. ¿Cómo se encuentra la recaudación con la incidencia que tienen algunas deudas correspondientes a la emisión de obligaciones y qué monto de obligaciones adicionales se piensa emitir? Obviamente, los peajes que se están recaudando vía Sucive hace un tiempo y queríamos saber cuál es la periodicidad de pagos prevista y qué solución se ha encontrado -si es que se encontró- para el cobro de peajes a los vehículos matriculados en el exterior. ¿Cómo se está haciendo esa recaudación?

También queríamos plantear algunas otras dudas en cuanto a la Dirección Nacional de Transporte. Hoy se hablaba aquí de algunas medidas de fiscalización y es parte de lo que más nos preocupa. Esta Dirección juega un rol clave en el proyecto país porque el año 2021 se batió récord en exportaciones y toda esa carga sale y transita por el Uruguay. Desde el gobierno se estimó que 39.000.000 toneladas se generaron y circularon, pero lo que nos pasa es esto de no poder encontrar datos sobre esto en los informes. No vemos que se mencione esto en el informe escrito, justamente, en un año en que el transporte de carga tuvo relación con la recuperación económica -por decirlo de alguna manera- debido al rol que jugó el sector agroexportador; no lo encontramos respecto esto como tampoco sobre los controles de la carga. Algo explicó el director, pero quisiéramos profundizar un poco más eso y, sobre todo, el tema de la regularización y profesionalización de los actores involucrados en el transporte de carga, y la fiscalización.

Específicamente, queríamos preguntar por el Sistema de Información de Carga del Transporte Terrestre. Ustedes saben que esto se inició a partir de la indicación de contar con guías del transporte que empezó en el año 2001 por un presupuesto nacional, y se implementó en el año 2011, a través de un grupo de trabajo que desarrolló el software y se creó la división para el Sistema de Información de Carga Transporte Terrestre. Queremos saber qué pasó con esta dependencia que se encarga del control de las guías de carga, que coordina con los equipos inspectivos y que, además, nos da información muy rica con respecto a qué carga se está transportando y sobre los viajes internacionales. Nos preocupa no encontrar mucha mención escrita en los informes y que, por lo que vimos, tampoco esté en la PPT, ya que también era una forma de control de los agentes involucrados en el transporte de carga. Queremos saber si estos controles

se están haciendo en otra dependencia del Ministerio. El hecho de recabar la información, clasificarla, analizarla, obviamente, que es fundamental para el diseño de las diferentes políticas que debe tener el Ministerio de Transporte que, precisamente, es el regulador por excelencia de todo esto.

Con respecto a la coordinación de inspecciones, se hizo mención al rol que está jugando Ciemsa, y vuelvo a preguntar por el sistema de información de carga de transporte terrestre, que ampliaba la cobertura inspectiva. No hay datos en el informe de gestión de 2021 sobre el rol que ha jugado. Además, nos gustaría saber qué paso, porque se han implementado diferentes políticas, como lo fue el Sictrac (Sistema Integral de Control de Transporte de Carga); ha habido un cambio de criterio y queremos saber si es eso lo que está sucediendo en este caso. ¿Cuáles son los mecanismos de control que se están aplicando sobre el transporte de cargas? En base a esos indicadores que no conocemos, porque no vienen informados, ¿qué diagnóstico se está utilizando para la formulación de las diferentes acciones políticas que se toman desde el Ministerio?

Con respecto a otros sistemas de control y gestión, nos interesa el sistema de gestión de acceso al puerto de Nueva Palmira porque no se menciona en el informe. Queremos saber qué paso con esto, porque se había logrado una solución, ordenando el ingreso a los puertos de ANP y a otros. ¿Qué pasó con ese sistema y por qué no aparece mencionado en el informe? ¿Dónde está la información que es responsabilidad de la Dirección Nacional de Transporte y quién está gestionando esa información? ¿Cómo se está dando este necesario orden, en un año excepcional en cuanto a lo que ha sido la salida de exportaciones de diferente tipo de cargas?

En cuanto a las preocupaciones que surgen del informe de gestión 2021, es decir, lo que se presenta en el Tomo II, queremos hacer algunas consultas. Hubo algunas menciones al servicio de Inspección Técnica Vehicular y, en particular, se hablaba de que se habían mejorado los controles: "lo hemos corregido", decía el director. Queremos conocer si esto es así, porque es una preocupación que tenemos, dado los casos de siniestralidad que están siendo protagonizados por equipos de gran porte de cargas, y sobre los que hacemos un seguimiento básicamente por la prensa. Respecto a la siniestralidad vial en la que participa el transporte de carga, sin datos objetivos -no los tenemos aquí-, uno puede entender que hoy el tema ocupa más lugar en las noticias, que en el informe, ya que no se habla de los siniestros. Queremos saber si se mantiene el convenio firmado con el Inefop que era para capacitación, con la idea de incidir en la reducción de los riesgos de siniestralidad vial. ¿Se renovó ese convenio? Porque se venía renovando automáticamente hace muchos años. ¿Qué viene sucediendo y a cuántos choferes le ha llegado esta capacitación tan importante?

También nos gustaría hablar de algo que tiene que ver con el transporte de carga en un año excepcional como fue el 2021. Me refiero a la preservación de la infraestructural vial. En el informe de gestión no se hace mención al Laboratorio de Pesaje de la Dirección Nacional de Transporte. No hay una referencia explícita a esto. Está planteado como meta, pero es importante saber cómo se ha dado el control en los pasos de frontera -conociendo las diferencias que tenemos con algunas regulaciones- con aquellas empresas que incumplen los límites de peso.

Dicho Laboratorio tiene una acreditación, una norma ISO; quisiera saber qué pasó con eso, porque no está en las metas ni en las prioridades planteadas, así como tampoco se menciona en el informe de gestión.

Con respecto al mantenimiento de la infraestructura vial, y a este Laboratorio de Pesaje que no se menciona -y al control sobre el peso-, quisiera saber qué garantías, en materia de metrología legal, se le están dando al Ministerio de Transporte a la luz de las

reclamaciones legales, precisamente, por la falta de garantías en lo que es la infraestructura.

Queremos saber en qué condiciones se encuentran los contratos de concesión que tiene la Dirección Nacional de Transporte, responsable del control y seguimiento de los siguientes contratos: contrato Terminal Río Branco; contrato Tres Cruces; contrato Estación de Pesaje de Ciemsa; contrato plantas fijas y móviles de Inspección Técnica Vehicular, y acreditación del Laboratorio de Pesaje, que tiene que ver con los cometidos que dependen de la Dirección.

Por otra parte, venimos planteando con la diputada Olivera a las diferentes delegaciones una lógica extendida en toda la Administración central en cuanto al llenado de vacantes. La Administración tiene una plantilla laboral bastante envejecida, sobre todo en aquellos ministerios en los que hay una alta dedicación técnica y una alta formación y especialización; hay muchos funcionarios y funcionarias en edad de causal jubilatoria. Esa es una constante y es una preocupación que hemos planteado a todos los Incisos desde el presupuesto nacional, a raíz de la aplicación del Decreto N° 90, y del Decreto N° 135, en particular.

Con respecto a las dependencias de la Dirección Nacional de Transporte en todo el país, nos gustaría saber si siguen funcionado normalmente, si en 2021 teníamos el mismo número de dependencias o si se han cerrado. La variación que vimos en el Ministerio entre los últimos vínculos registrados respecto a 2021 indica que hay 315 vínculos laborales menos. Efectivamente, nos preocupa el cumplimiento de las funciones, algunas vitales para el país.

En el Tomo II se plantea como objetivo, entre los principales desafíos para encarar en 2022 -me llamó muchísimo la atención-, la regulación del transporte escolar. Me gustaría que me aclarara eso, porque no es competencia del MTOP, sino que es más bien de los gobiernos departamentales. Quisiera saber por qué se incluye entre los principales desafíos de la planificación del año 2022, según lo que se presenta en el informe del Ministerio sobre evaluación y gestión y lo que se proyecta como principales líneas de acción hacia el futuro. Al respecto, en la página 121 se establece:"Actualización de normativa con respecto al transporte escolar y servicios ocasionales de pasajeros […]".

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- Señor presidente: usted puso cara, pero son muchas unidades ejecutoras y en algunos casos tenemos dificultades -como manifestó la diputada- para obtener, entre la documentación que nos hizo llegar el Poder Ejecutivo, la información vinculada a áreas sustantivas para la vida del país.

En cuanto al primer tema que habíamos compartido con la diputada Díaz, ella manifestó claramente la pregunta vinculada con las unidades permanentes y la disminución de trabajadores, asunto que ya habíamos conversado en la rendición pasada. En ningún lugar de los vínculos y del amplio informe que hace la Oficina Nacional del Servicio Civil aparece cuáles son las vacantes de cada uno de los Incisos. Nosotros partimos de la base de que en el caso de los trabajadores presupuestados que, si mal no recuerdo, son cerca de 160 -según el año que pasó-, si no se incorporaron, sigue habiendo vacantes, más allá de cómo se visualice después por parte del Inciso.

El segundo tema sobre el que hay muy poca información, sobre todo con la peculiaridad que tuvo el año 2021 por la pandemia, es el del transporte de pasajeros. Más allá de que la Dirección planteó algunos aspectos, ni en la exposición de motivos, y menos en el Tomo II, están reflejados aspectos sustantivos de cómo se abordó esa

temática. De hecho, según el Tomo II el nivel de cumplimiento es de casi el 43 % de las metas de la Dirección pero, en realidad, son pocas las metas. Si yo tomo el 42,9 % de cumplimiento y después voy a buscar las metas, me es muy difícil entender cómo se produce, por ejemplo, la vinculada al beneficio del boleto a los estudiantes. En el Tomo II se plantea que se cumplió la meta en un 45 %; no sé qué es lo que está definido allí. Dice que es comparable y que no se toma en cuenta Montevideo, pero no logramos desentrañarlo. Si voy a la página 59, en la que está desarrollado el indicador, se dice:

> "[…] ha mantenido el subsidio al boleto estudiantil con el objetivo de colaborar […].
>
> Debido a la situación provocada por la pandemia de COVID-19, las partidas gestionadas y transferidas […]" fueron menores.

¿En qué se incumplió? Yo, por lo menos -que de algunos temas no sé nada, pero del subsidio al boleto sé algo, porque me tocó, precisamente con quienes ustedes han contratado como consultor, trabajar en la paramétrica del precio del boleto mientras yo estuve en la Intendencia- no lo sé.

Nosotros asistimos en la pandemia a una disminución de frecuencias, por lo que tiene que haber repercutido en la cantidad de boletos vendidos. Concretamente, no hay una evaluación global de cómo fue afectado el transporte de pasajeros en cifras, por lo que, mi preocupación -para ir directo a las preguntas, porque sé que después critican que contextualizamos demasiado- consiste en cuál fue el porcentaje de reducción de servicios por subsistema, tanto en suburbanos como interdepartamentales. ¿Cuáles fueron los corredores más afectados en ambos susbsistemas? ¿Cuál fue la venta de boletos registrada el año pasado y cuál es el comparativo respecto a los años 2020 y 2019, para tener un panorama más claro de la evolución de viajes? En algunos casos hay montos, pero no hay boletos, no hay pasajeros; a eso me refiero.

¿Fue necesario ajustar la paramétrica? Para poder sostener a las empresas, ¿se ajustó algo? ¿Hubo recursos complementarios para las empresas en función de la situación del transporte? En tiempo de reducción de frecuencias y personal en seguro de paro, ¿hubo nuevas líneas al mismo tiempo que se producía una reducción de personal?

Por otro lado, si me refiero específicamente al boleto estudiantil, ¿cuál fue el número de beneficiarios de abono estudiantil gratuito? Me gustaría conocer su comparativo con años anteriores, en un año raro vinculado con la presencialidad y no presencialidad. ¿Cuántas empresas participaron de la provisión de dichos servicios y a cuánto ascendió el monto de lo liquidado en 2021 en todo el país?

El director dijo que no había caído ninguna empresa durante el año pasado. Nuestra información dice que hubo interrupción de servicios debido al cierre de la empresa Moreira y Berois de Juan Lacaze o Malán en Nueva Helvecia, que eran únicas en su localidad. Queremos saber cómo colaboró el Ministerio con las intendencias con relación a este tema. También queremos saber si hubo algún otro caso de interrupción de servicios o si, simplemente, fueron estas dos empresas.

Por otro lado, está el fideicomiso, para no ponerle apellido. La preocupación que tenemos es cómo se solventó el fideicomiso con un capital fiduciario congelado, con un precio del gasoil al alza, y una recaudación por venta de combustible que no alcanza para cubrir el reintegro del consumo de gasoil de todo el sistema de transporte de pasajeros del país. ¿Con qué fuente de financiación se complementa? ¿Cuál fue durante 2021 el monto de reintegro de gasoil para los servicios urbanos, suburbanos, del área metropolitana, y urbanos y departamentales del interior?

Para no hacer tan largo todo esto, hay un objetivo que figura como un título pero que no está desarrollado, que es el del área metropolitana. Es una responsabilidad y figura en el Tomo II como un tema a atender, pero no tiene metas y tiene una breve descripción en la página 65. En realidad, el informe no se refiere a la zona estratégica de movilidad que concentra el 3 % del territorio nacional y el 56 % de la población del país.

¿Continúa funcionando el Consorcio Metropolitano? Si así fuera, ¿cuáles son las metas y objetivos, y qué medidas se promovieron durante el año pasado? ¿Se está reuniendo? ¿Están participando todos los que forman parte de él? A su vez, hay alguna expresión en el Tomo II, pero quisiera saber cómo se concreto el *software* de integración de universalización de la tarjeta electrónica para el área metropolitana.

Hay un decreto -creo del año 2016- que establece que tiene que haber un porcentaje de unidades accesibles. Quisiera saber si ante la adquisición de nuevas unidades se cumplió con ese decreto.

Completando el tema relativo al transporte de pasajeros, la diputada Díaz hizo mención a las terminales de Río Branco y Tres Cruces, pero estaría bueno, para completar el informe, tener una idea de los toques de andén de las unidades cuando, por efecto de la pandemia, hubo que racionalizar los servicios por la baja movilidad.

Queremos evaluar en conjunto -teniendo en cuenta la venta de boletos- cuál fue la caída en el sector de transporte de pasajeros. Con esto redondeo todas las áreas del transporte.

Voy a continuar con algunas preguntas -no se asuste, presidente, me queda un solo tema- vinculadas con la Dirección Nacional de Hidrografía, que también abordé en la rendición pasada. La Dirección dio algunas explicaciones respecto a los temas que voy a plantear, pero el de Punta Carretas me genera preocupación, porque la suspensión de la obra -está detenida desde mediados del año pasado- se hizo durante la construcción principal y más costosa para ejecutar. Por lo tanto, frente a esta interrupción nos preocupan los daños que puedan producirse en esta obra con los eventos meteorológicos que estamos teniendo; ojalá que no. Me gustaría saber cómo se formalizó con el contratista la suspensión de esta obra.

En el caso de la obra en el muelle del Anglo -como el diputado Mendiondo estaba presidiendo, me pidió que siguiera este tema el año pasado; quizá la diputada Ibarguren haga alguna pregunta al respecto-, había un segundo componente, que es el muelle de hormigón. Además, se pretende transformar eso en paseos de tráfico turístico y, en realidad, habría que agregar que todo lo que tiene que ver con este muelle está vinculado con la Unesco, por lo que nos gustaría tener más información sobre el aspecto patrimonial de esta obra.

Le prometo que termino con esto, presidente. Me queda el tema que tiene que ver con los puertos que pasaron y no pasaron a la ANP. La Ley de Urgente Consideración, por razones de urgencia, pasó a la administración portuaria todos los puertos que administraba Hidrografía. Sin embargo, a 2021, y creo que al presente -capaz que el director me puede corregir-, pasaron el de Piriápolis, Colonia y Carmelo. ¿A qué responde? ¿Qué motivos explican que, a más de dos años, solamente estos tres puertos hayan pasado a la ANP? ¿Hay algún problema de orden presupuestal? El muelle de madera de Colonia tiene importantes deterioros y está inhabilitado desde 2020. Hay inversiones que realizar en algunos puertos que, teóricamente pasaron a otra dependencia y ya no estarían en la órbita de Hidrografía, más allá de que están dependiendo de esta Dirección ahora.

SEÑORA REPRESENTANTE IBARGUREN GAUTHIER (Sylvia).- Agradezco la presencia de la delegación.

Se me adelantó la diputada Olivera, porque como representante por el departamento de Río Negro quería hacer alguna puntualización a propósito del muelle del Anglo, sobre el cual expuso el director nacional de Hidrografía. Específicamente, quiero saber en qué punto exacto está.

Si bien nosotros recibimos la contestación al pedido de informes, donde se dice que en relación a la segunda parte, que es la refuncionalización del muelle -donde la idea era poder tener atracos ocasionales en el muelle, sobre todo para tener visitas y, de alguna manera, incorporar el turismo náutico a lo que es el sitio patrimonial-, se había suspendido el avance de la obra y que, en principio, no estaba previsto hacer ninguna otra parte, más allá de la ya realizada.

Como también se dice -y cito textualmente- "teniendo en cuenta que en algún momento pueda reiniciarse" -nosotros nos aferramos a esa contestación-, queremos saber si existe algún avance en ese sentido. También se hacía mención a que faltaban algunos estudios técnicos de esta parte del atraque.

Realmente, para nuestro departamento -en particular, para el Paisaje Industrial Fray Bentos-, sería muy importante poder incorporar a nuestro sitio patrimonial el turismo náutico.

Por eso quiero saber si podemos seguir con la esperanza de que en algún momento se pueda llevar adelante esa parte que ha quedado pendiente.

Muchas gracias.

(Ocupa la Presidencia la señora representante Ana María Olivera Pessano)

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Naturalmente, saludo al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, y a su equipo.

No caería en un lugar común decir que las formulaciones que vamos a realizar tienen que ver con una preparación a partir de una información bastante escasa; hoy, naturalmente, se ha aportado algún otro dato. Así que las disculpas por anticipado si alguna de esta información ya ha sido explicitada, pero mis preguntas tienen que ver -como ya explicó la señora diputada Bettiana Díaz- con la información insuficiente en algunos programas, en algunos Incisos en particular.

En lo personal, le voy a ahorrar el trabajo al ministro de explicar en qué etapa está el sistema de información y trasmisión de datos; ya conocemos la posición que, naturalmente, no compartimos. No obstante, tengo que hacer mención a un tema que ha estado en el debate y en la consideración de los diferentes actores sociales, y no quiero más que remitirme al propio informe del BID, que muy gentilmente el ministro nos proporcionara hace un par de meses. Como no todos participamos de su conocimiento, creo que estaría bueno compartir la consideración general del BID con los legisladores presentes sobre los sistemas de información y trasmisión de datos en el transporte de carga. En la página 15 del informe, se dice textualmente: "Y por último, la modernización del sector debería venir acompañada de un mejor cumplimiento a las normativas vigentes, tanto en lo relativo a las regulaciones del sector como las obligaciones tributarias. El establecimiento de sistemas electrónicos de contralor de la flota contribuirían a ese objetivo. Idealmente, estos sistemas deberían proporcionar de un modo eficiente, y en tiempo real, información relevante para las autoridades, pero también deberían proporcionar a las empresas diversos indicadores de gestión con referencia de eficiencia para cada una de ellas".

Nos pareció de sumo valor -a pesar, y lo reitero en honor a la verdad, de no compartir la metodología del trabajo- compartir el informe final en las consideraciones y era necesario hacerlo público entre los participantes de este ámbito.

Vinculado, precisamente, al tema de control de carga o a lo que hace a la tarea propiamente dicha, en la comparecencia del 6 de abril de este año, el ministro y su equipo hacían referencia a la incorporación, en esta Rendición de Cuentas, de un proyecto de ley -leo textual para no tergiversar las expresiones- y se decía: "Es nuestra intención, en breve, a través de la ley de Rendición de Cuentas, estar enviando una norma que deje bien en claro esta circunstancia y que establezca la corresponsabilidad en el caso de exceso de peso entre transportista y cargador, cargador y transportista". Concretamente, pregunto por esa intención, porque no vemos reflejado en el proyecto de Rendición de Cuentas la referida norma.

También en referencia al transporte de cargas, quiero conocer la opinión -o el estado de situación- de la norma que refiere a las situaciones de asimetrías que, en particular, el transporte internacional de carga ha venido planteando con mucho énfasis en las últimas semanas y que básicamente tiene que ver con esa realidad que hace que transportistas -en este caso, específicamente argentinos- vengan a desarrollar tareas dentro de nuestro de nuestro país, "se lleven el flete" -como se dice comúnmente- y haya una competencia sumamente desleal por los términos de intercambio económico y del valor de cambio en la región.

En ese sentido, había habido un compromiso del Ministerio de trabajar en una normativa; debo inferir, por las expresiones de la gremial de transportistas de carga internacional, que no se ha llegado ni siquiera a esa instancia, previa a la consideración de la norma en el Parlamento. Por eso, esta instancia es muy oportuna para retomar este tema.

Vuelvo sobre una de las consideraciones que la diputada Olivera manejaba, que tiene que ver con el fideicomiso del boleto, comúnmente conocido como fideicomiso del gasoil.

En la comparecencia del 1º de diciembre del 2021, el ministro y su equipo manifestaban el nivel de avance que ya había sobre ese informe; me sorprende -lo digo honestamente- que se planteé nuevamente que se está trabajando, cuando ya el pasado 1º de diciembre de 2021 se afirmaba concretamente que se contaba con la colaboración del BID, que ya se estaba trabajando específicamente en ese informe y -cito textualmente- que: "En el marco de una consultoría financiada por dicho Banco, se está realizando un estudio integral y completo sobre todos los subsidios del transporte de pasajeros existentes en el Uruguay. Ese estudio estimamos que lo podremos tener pronto para el primer cuatrimestre del 2022".

¿Por qué tenemos necesidad de saber si efectivamente se cumplió con ese objetivo de conocer las realidades y las conclusiones a la que se arriba? Porque el fideicomiso del boleto -fideicomiso del gasoil- se transforma en una herramienta imprescindible para la viabilidad del sector. Se puede estimar en el orden del 25 % al 30 % el subsidio que esto representa en los ingresos de las empresas del sector; es dable imaginarse qué impacto podría tener eso en las economías si hubiera una política disruptiva, porque ahí surgen naturalmente las interrogantes. No me voy a sumar al coro de planteos que en cada oportunidad de darse un aumento del combustible le preguntan al ministro sobre cuál va a ser la decisión en materia tarifaria. En realidad, el fideicomiso del gasoil, creado en el 2006, permite que ese rubro, significativo en la estructura de costos, se mitigue o, por lo menos, se neutralice.

No obstante, el ministro ha planteado algunas cuestiones -en las que también quisiéramos ahondar- y que tienen que ver -ya se lo he dicho: lo sigo mucho por la prensa- con que podríamos tener problemas para fines de septiembre o principios de octubre. Entonces, naturalmente, la pregunta es cuál es la situación del fideicomiso del boleto, si se están atendiendo acciones complementarias. Como bien se decía acá, la decisión de congelar el aporte fiduciario determinó que cada vez se amplíe más la distancia entre el costo del combustible y lo que se debe reintegrar, y eso está generando naturalmente una suerte de desfinanciamiento del fondo. Quiero saber si hay aportes de Rentas Generales, si se está pensando en una nueva alternativa, porque no es ocioso recordar que a través del fideicomiso del boleto la incidencia en la estructura de costos es del orden del 20 % al 25 %. Para explicarlo en plata: si mañana elimináramos el fideicomiso el boleto sobre la estructura tarifaria, el boleto automáticamente debería aumentar entre un 20 % y un 25 % en todos los sistemas.

De la mano de la pregunta de cómo se imaginan el escenario del fideicomiso del boleto, también va naturalmente la de la política tarifaria en el sector. Acá me voy a permitir una digresión: parafraseando al diputado Gustavo Olmos, diría que, en este último ajuste tarifario, hemos tenido una inversión de la pirámide de Kelsen, porque hay un decreto del Poder Ejecutivo, de fecha 6 de julio, estableciendo un aumento tarifario a partir del día 4 de julio y uno posterior de la Dirección Nacional de Transporte, estableciendo que los ajustes en el sector transporte iban a ser vigentes a partir de la hora 0 del 9 de julio. Nos pareció llamativo ese proceso en el que se trasuntan, naturalmente, muchas idas y venidas. Con respecto a esta decisión, quiero hacerle una pregunta, ministro. No logramos entender en su definición el número final. Este último ajuste fue del orden del 7 %. El dólar, en ese entonces, registraba una caída de casi un 11 %, respecto a enero del presente año, y no había incidencia del fideicomiso de boleto. No obstante, se supone que ese 7 % reflejó el aumento de los salarios en el sector. Es verdad que fueron de 7 %, pero no es lineal. Es decir, la incidencia del salario en la tarifa es de medio punto por cada punto del salario. Por tanto, hay una diferencia entre lo que los trabajadores deberían haber percibido y lo que se ajustó. Quisiéramos saber a qué respondió esa medida.

Nos gustaría aportar una nota, como parte integrante del convenio. Tuvimos un ajuste salarial, fundado en el ajuste de salarios de los trabajadores, pero todavía no han percibido esa remuneración; seguramente ustedes lo saben. Hay un porcentaje de crecimiento o de recuperación, que el propio Poder Ejecutivo sugirió al grupo, que quedó liberado que las partes negocien la oportunidad y el porcentaje de su percepción. Finalmente, hay un porcentaje de rezago de un cinco y pico por ciento, de marzo de 2020, que ya fue recogido en tarifas, en aquella oportunidad, y todavía no ha sido volcado a los salarios de los trabajadores.

Este breve raconto es para abonar una teoría que hemos manifestado, en más de una oportunidad, sobre quiénes salen beneficiados con los ajustes salariales, es decir, si hay una transferencia a través de los ajustes de paramétrica o si se están intentando modificar los componentes de una ecuación que, evidentemente, en función de la situación de la pandemia, no está cerrada.

Uno de los elementos que el director planteó en su exposición fue la distribución de las partidas tarifarias. Seguramente, no se detuvo específicamente en eso. Tampoco tenemos la posibilidad de acceder a la información de los anexos, pero sí recuerdo que, en relación con la distribución de las partidas especiales y los subsidios, en su comparecencia estableció: "La inexistencia de un criterio único a los efectos de la asignación de los distintos tipos de subsidios, que transfiere el Ministerio de Transporte, el Poder Ejecutivo, a las empresas". Es decir que, en ese entonces, se reconocía la falta

de criterio. Nos asombró, a través del pedido de informes, que realizáramos oportunamente con fecha 6 de agosto de este año, que la partida del veintiuno a los subsidios especiales que se dieron, denominados en la jerga del Ministerio como subsidio de guerra, fuera un porcentaje de lo percibido por subsidio al gasoil entre los meses de enero y mayo. A partir de la información que agradecemos, y que el Ministerio siempre, responsablemente, nos devuelve, el interdepartamental de esa partida recibió el equivalente a un 66 % de lo que generó entre los meses de enero y mayo, y el suburbano, un 52 %; a iguales períodos, diferentes devoluciones. Naturalmente, la pregunta es cuál fue el criterio para la asignación de valores diferentes de partidas de subsidios.

El otro aspecto refiere a la movilidad eléctrica. Como todos sabemos, el artículo 349 de la Ley Nº 19.670 estableció, en una ley de rendición que todos los partidos apoyaron, la posibilidad de incorporar hasta un 4 % de la flota de transporte en movilidad eléctrica.

Señor ministro: la verdad es que las únicas unidades eléctricas, las treinta del sistema urbano de Montevideo y las dos del sistema de transporte departamental de Canelones, que hoy operan fueron iniciadas en el proceso de la Administración anterior, en función de esta ley y de un acuerdo marco entre las intendencias del área, el Ministerio de Economía y Finanzas y la OPP. Se ha dicho que hay todo un proceso revolucionario en materia de incorporación de tecnología eléctrica, pero no conocemos el rumbo; no hemos visto en estos dos años absolutamente ningún avance. Es más, me comentaron hace unos días que algunas empresas están procediendo a incorporar unidades eléctricas, al amparo del Decreto Nº 268/020; la Comap (Comisión de Aplicación) posibilita la incorporación de determinados bienes al amparo del descuento o compensación con el IRAE, y en la redacción particular que tiene el decreto exonera del valor de importación CIF a los vehículos de pasajeros de hasta US$ 60.000. Cuando las empresas de transporte de pasajeros fueron a adquirir unidades, se encontraron con que no podían ser consideradas dentro de esta definición porque, obviamente, una unidad eléctrica de transporte de pasajeros ronda los US$ 400.000, y la exoneración del propio decreto del Ministerio de Economía y Finanzas refiere apenas a US$ 60.000. Lo que sí ha sucedido es que nos hemos llenado de autos Tesla, al amparo de esta normativa, pero cero unidades de transporte colectivo en la modalidad eléctrica. Por ello, ministro, queremos conocer cuáles son las definiciones, a futuro, de esta política sustantiva, en materia de viabilidad del transporte de pasajeros, con las particularidades que tiene, la que también ha sido, en cierta forma, definición política del actual gobierno sobre los procesos de transformación del modo eléctrico, en desmedro de la subutilización progresiva del combustible fósil.

La señora diputada Olivera habló sobre el tema de la accesibilidad. Recordamos los artículos 82 y 86 de la Ley Nº 18.651. Recuerdo que también el ministro en la comparecencia del 1º de diciembre habló sobre las dificultades que la normativa heredada había generado en el sector. Se comprometió a hacernos llegar modificaciones al tema. Sin embargo, hasta ahora, no hemos tenido avances en ese sentido. Llama la atención que, precisamente, entre los desafíos para el año 2022, se afirme que se va a ir hacía una promoción de la inclusión de la accesibilidad universal en los vehículos de servicios ocasionales, que son los de turismo -los que se contratan, no los de líneas regulares-, que, actualmente, sí se encuentra promovida en los servicios regulares. Es decir, en una comparecencia se afirma que la normativa era ineficiente, lo que había generado problemas, pero entre los objetivos se reconoce que las acciones llevadas desde la sanción de la Ley Nº 18.651 a la fecha han sido efectivas. Nos interesa conocer, partiendo de esta base, cuál ha sido el número de unidades de accesibilidad universal que se han incorporado desde 2020 a la fecha.

Nos queda pendiente conocer la situación del Decreto Nº 176/021, que refiere a la gratuidad del transporte para las personas discapacitadas, en líneas de corta y media distancia, y transporte suburbano. Se trata de un decreto que está vigente, y, según el Ministerio y su equipo, se estaba reanalizando sus condiciones. Ya han pasado siete meses y quisiéramos conocer cuál es la situación de ese decreto que sigue vigente, porque las personas con discapacidad todavía no encuentran respuesta al requerimiento de la aplicación de una norma. Como en algún momento mencionó el ministro, a veces generamos normas que luego no podemos aplicar.

También queremos saber qué ha sucedido con el Fondo de Financiamiento Suburbano, con la Ley Nº 18.878 y con el Decreto Reglamentario Nº 363. En el informe de gestión no aparece mención alguna a un componente que también resulta sustantivo y va de la mano de la decisión que se tome con el fideicomiso del combustible. Evidentemente, quisiéramos saber si hubo alguna condonación, alguna quita en este período tan especial, y en qué etapa de repago se encuentra.

El fondo de financiamiento suburbano es una suerte de fideicomiso que permitió que en un plazo de dieciocho años las empresas pudieran acceder, en condiciones muy ventajosas, a créditos destinados -naturalmente- a situaciones específicas: renovación de flota, incorporación de tecnología, etcétera. Quiero escuchar algún comentario sobre la situación de ese fondo de financiamiento porque parece estar en el horizonte de algunas empresas -a modo de oxígeno- la posibilidad de que se reedite alguna emisión en los próximos años.

Como ya se mencionó, no hay ninguna indicación o referencia al Programa 462 -de inspección técnica vehicular-, al Programa 362 -de preservación de la infraestructura vial- ni al Programa 366 para el área metropolitana. Aquí me permito hacer una pequeña reflexión. El Consorcio Metropolitano de Transporte fue un instrumento que se creó en 2011, algo que el señor ministro Falero suscribió siendo intendente de San José. Nos llamó la atención que en la instancia del 1º de diciembre se dijera que se iba a buscar nuevas formas institucionales que permitieran dar continuidad a un proceso muy dinámico y de permanente integración, sobre todo en materia de transporte público, como el del área metropolitana.

Tomé apuntes, y esta también es una pequeña digresión del relato que vengo haciendo; la idea es darle cierto orden. Creo que, involuntariamente, el señor director Nacional de Transporte generó una confusión cuando definió que las más de dos millones de intervenciones fueron realizadas por la UCIC (Unidad de Coordinación, Inspección y Controles) porque se trata de una unidad inspectiva. Naturalmente, estamos hablando de un cuerpo inspectivo de apenas treinta funcionarios. Seguramente esto sirva, también, para que se corrija en la versión taquigráfica.

Ahora, para cerrar mi intervención, quiero cambiar radicalmente de tema. Voy a abordar tres aspectos que tienen que ver con conocer la situación de la terminal especializada pesquera de Capurro, qué ha sido del plan director en materia portuaria anunciado por el señor subsecretario en acuerdo con el BID -dejo constancia de que estas expresiones fueron vertidas en la versión taquigráfica del 1º de diciembre- y, finalmente, cuál es el estado de situación respecto del estudio de impacto ambiental requerido por la contraparte argentina en la Comisión Administradora del Río de la Plata para avanzar en el tan anhelado dragado de 14 metros.

Esto es todo, señora presidenta.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Han sido muchas y muy variadas las interrogantes de nuestros compañeros. La verdad es que esta es una reunión que va

a dejar mucha información. Seguramente será muy interesante analizar luego la versión taquigráfica.

Voy a ser muy concreto porque, realmente, nos han dejado pocas preguntas para realizar.

De acuerdo con el seguimiento que venimos haciendo desde la Comisión de Transporte y Obras Públicas relacionado con las obras que se presentaron para el quinquenio 2020-2024, advertimos que hay algunas que estaban previstas para 2021 que no fueron iniciadas. Nosotros lo conocemos porque muchas de ellas están cercanas o dentro de nuestro departamento, Durazno.

Para que conste en la versión taquigráfica -porque con el señor ministro y con el señor director nacional de Vialidad ya hemos intercambiado en varias oportunidades-, tengo alguna inquietud sobre la Ruta Nº 6, en el tramo que va desde Comercio Sainz hasta el puente del kilómetro 329 y, desde allí, hasta la Ruta Nº 26, llegando a Vichadero. Quiero saber cuándo se piensa iniciar estas obras, cuál es su costo estimado y, en el caso de que haya expropiaciones, cuántas son y cuál es el monto que se va a pagar por ellas. También quiero que se me indique la forma de financiamiento porque, según lo manifestado por el señor ministro, iba a utilizarse un préstamo del BID, si no entendí mal cuando nos visitó.

Sabemos que la Ruta Nº 19 es una iniciativa privada entre Casa Sainz y Cerro Chato. Al respecto, queremos saber cuándo se estaría iniciando la obra, cómo sería su financiamiento y cuánto costaría.

Con respecto a la doble vía de la Ruta Nº 5, tenemos entendido que se previó el comienzo de las obras para 2021. Sin embargo, como todos sabemos, se están iniciando este año y, según lo anunciado por el señor ministro, van a seguir durante dos años más. Se trata de una de las obras más importantes que va a tener la Dirección Nacional de Vialidad o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas durante el quinquenio, por el monto y por lo que significa. Sabemos que hay cuatro tramos -ya lo preguntó la señora diputada Díaz-, pero queremos conocer la forma de financiamiento, el plazo y qué tipo de contrato se ha hecho para cada uno.

En cuanto al contrato celebrado entre el Ministerio y la CND, por el que se destinan US$ 640.000.000 -según la información que se recabó- para el financiamiento de las obras Cremaf (Construcción, Rehabilitación, Mantenimiento y Financiamiento), me surgen las siguientes preguntas. ¿Cómo van a ser financiadas las sumas que excedan el monto que se indica allí? ¿Se irán adelantando obras de la malla de CVU, emitiendo obligaciones, contrayendo préstamos o reforzando créditos presupuestales?

Vamos a pasar al ferrocarril central.

Acá se ha hecho una puesta a punto interesantísima por el ingeniero Luis Ceiter sobre lo que se viene haciendo. A propósito, hice un pedido de informes por marzo o abril de este año relacionado con las expropiaciones con la idea de saber cuántas eran, cuántas se iban a realizar este año, si quedaban pendientes, etcétera, pero, hasta ahora, no he tenido contestación.

Fundamentalmente, me preocupa la obra del ferrocarril central porque es una de las más importantes que se iniciaron durante el período pasado y que se va a culminar en este quinquenio. Quiero conocer la fecha de finalización que tiene previsto el contrato, aunque sabemos que se extendió por seis meses más. De todos modos, deseo saber cuándo quedaría pronta la vía para que puedan circular los trenes de modo de sacar la producción de UPM. Sin dudas, se va a generar un desfasaje importante entre que

empiece a funcionar la obra de UPM -según lo que dijo la empresa será entre abril o mayo del año que viene- y la finalización de la obra del ferrocarril central. En ese momento, vamos a tener en construcción la doble vía de la Ruta Nº 5 entre Durazno y Canelones y un número muy interesante de camiones que van a estar circulando durante un período importante con la pasta de celulosa procesada en UPM, algo que va generar más tráfico y mayor problemática que la que ya existe hoy en la ruta más importante que tenemos en nuestro país.

Con respecto al transporte internacional de cargas, hace unos días se reunieron directivos del Catidu (Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay) con senadores compañeros nuestros -como saben el señor ministro y el señor director Pablo Labandera porque lo hemos manejado en la Comisión; lo preguntamos cuando nos visitaron en diciembre-, y nos llamaron la atención algunos cuestionamientos que se hicieron, sobre todo, al Ministerio de Economía y Finanzas. Ellos dijeron que se encontraron con una absoluta indiferencia y falta de interés por parte de las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas y que no se tomaron las medidas espejo con Argentina que ellos plantearon. Además, dicen que hay más de diez mil puestos de trabajo en juego -entre trabajos directos e indirectos- si se tienen en cuenta todas las empresas relacionadas con el transporte internacional. Después, hacen referencia a la situación que están viviendo.

Hace un año, los transportistas tenían el 50 % del mercado local, pero ahora se redujo al 10 % debido al ingreso de ciertas empresas argentinas. Lo que manejó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en reuniones mantenidas con ellos es que hay muchas empresas argentinas que están pidiendo trabajar en nuestro país. La pregunta concreta es en qué está el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en este tema.

Voy a ir finalizando para dejar hablar a otros compañeros. Con respecto al puente de La Charqueada, quisiera señalar que hay un pedido de informes del diputado Tinaglini, con fecha 26 de abril de este año, que no ha sido contestado. Allí se pregunta sobre el informe del estudio hidráulico que asegura que la obra no afectará zonas que en la actualidad no son inundables, en el entendido de que en el acceso sur al puente cuenta con tramos inundables, y no será construido viaducto. El diputado solicitaba conocer el detalle de qué tramos se van a inundar, cuál sería la estimación de las horas al año que estaría cortado este acceso, cuál es la inversión total de la obras y cuál es la forma de contrato.

Estas eran las preguntas que teníamos.

SEÑOR REPRESENTANTE VIERA DÍAZ (Nicolás).- Le doy la bienvenida a la delegación; es un gusto, como siempre, recibirlos.

Alguna de las preguntas que tenía pensado hacer ya las han formulado, por lo que seré mucho más breve que lo pautado.

La gran mayoría de las preguntas que voy a hacer son puntualmente del departamento de Colonia, pero también voy a plantear algunas otras en términos generales.

El ministro Luis Alberto Heber cuando vino al Parlamento en el marco del presupuesto presentó el Plan de Inversión del Sector Vial -lo tengo acá, y estaba mirando la comparativa con algunos números-, que abarcaba hasta el 2024, y preveía US$ 1.900.000.000, aproximadamente, en el quinquenio. Lo esperado a invertir en este plan presupuestal de la Dirección Nacional de Vialidad para el 2021 establecía US$ 63.000.000. Ahora, la información que se nos brinda es que hay una ejecución de

US$ 47.000.000. Ahí hay US$ 16.000.000 de diferencia entre lo previsto y lo ejecutado. No sé a qué se debe, y me gustaría saberlo.

En ese mismo plan de inversión estaban previstos dos puentes en el departamento de Colonia, ambos de 150 metros; uno en el *bypass* de la ciudad de Rosario, sobre el arroyo Colla, y otro en el arroyo Miguelete, Ruta Nº 21, lo que conocemos como el puente El Pelado.

Cuando estuve conversando con el ministro hace unos días, estas dos obras no estaban en el planillado del Ministerio. El ministro no tenía la certeza en ese momento. Me gustaría confirmar si estas dos obras se mantienen en el plan original de Heber o se quitaron en la presentación actual.

Por otro lado, en el reciente anuncio de la inversión de esta gestión del Ministerio se habla de una intervención de 313 kilómetros en la Ruta Nº 1 y once puentes. Quisiera saber cómo se toman esos 313 kilómetros, teniendo en cuenta que la Ruta Nº 1 tiene 180 kilómetros de extensión; posiblemente, debe tener algo que ver con los dos carriles, pero me gustaría confirmarlo. Supongo que los once puentes no van a ser nuevos, pero seguramente se va a intervenir sobre ellos por alguna situación infraestructural.

A su vez, se menciona la construcción de seis puentes nuevos en Colonia, por lo que también sería bueno saber, en lo posible, dónde se van a estar realizando.

En cuanto a la culminación de la doble vía de la Ruta Nº 1, quiero señalar que ha sido un tema de público conocimiento a raíz de la situación de las palmeras, que, por suerte, ya está resuelto. Originalmente, iba a ser entre el kilómetro 149, la radial de Tarariras, la zona de Tomás Bell y el kilómetro 178 en los accesos a Colonia del Sacramento. Ahora, va a ser, según lo anunciado por el señor ministro, hasta Riachuelo, de modo de no afectar las palmeras.

Me gustaría saber en qué etapa está esto; si concluyó el estudio que se estaba realizando para posteriormente llamar a la licitación; cuándo se piensa hacer el llamado a licitación; qué tiempo se estima de obras; si están previstos los recursos para eso; si incluyen expropiaciones del tramo de casi 20 kilómetros, y si se piensa en la instalación de peajes para poder hacer frente a esa obra.

Estas eran algunas de las dudas que tenía relacionadas a esto.

El ministro me había dicho que la obra de culminación del segundo carril de Ruta Nº 1 también iba a involucrar el segundo carril sobre la ciudad de Colonia Valdense. Si eso se diera, sería una muy buena solución. Pero quiero confirmarlo, porque de eso también depende el abordaje que se le pueda hacer al tema siniestralidad en la ciudad de Colonia Valdense; particularmente, en el cruce de la Ruta Nº 1 y la avenida Daniel Armand Ugon, que es muy importante.

Otro tema que ya se ha abordado por algunas de mis compañeras o compañeros que hablaron antes refiere al acceso al puerto de Nueva Palmira, y me parece importante tener algo de información al respecto.

En cuanto a puertos, me gustaría consultar sobre el puerto de Carmelo, porque no sabemos bien qué se piensa hacer con él. Se creó la capitanía de puertos, se nombró un capitán, pero no sabemos qué rol tiene. Entonces, me parece importante tener información sobre eso.

Finalizando, quiero plantear dos cosas. En primer lugar, quiero decir que hay una enorme preocupación en la zona este del departamento, en el cruce la Ruta Nº 1 y el acceso a La Paz, que queda a pocos metros del puente Blanco. Allí, hay un nivel de

siniestralidad tremendo. Yo presencié tres accidentes -con un fallecido- en un mismo día. Es un punto focal de siniestros gravísimos siempre; allí todos los meses hay un accidente grave con fallecidos. Por lo tanto, me parece que hoy es un buen momento, más allá de que escapa un poquito de la temática, para plantearlo.

Por último, por una cuestión práctica, quiero saber si existe -como existió el plan de Heber, por llamarlo así- material con detalles respecto a las obras que se van a estar realizando en estos anuncios que se han hecho de inversión infraestructural.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Saludo al ministro, al subsecretario, a la directora general de Secretaría, a todos los directores, presidentes de entes y a todos los asesores.

Voy a formular siete preguntas: seis dirigidas al tema ferroviario y una a solicitud de un legislador que no se encuentra en sala.

La primera pregunta vinculada al tema ferroviario es sobre la existencia de un informe elaborado por una consultora -no recuerdo bien si fue por el 2010, 2011; seguramente, lo precisará quien haga uso de la palabra-, cuyo costo fue de casi US$ 2.000.000. Allí se marcaba una hoja de ruta para AFE.

Recuerdo que cuando estuvimos en el Directorio, en 2015-2018 -antes de renunciar en octubre de 2018-, ese informe nos sugería que debíamos bajar de las 10 gerencias que tenía AFE a 4.

Esas 10 gerencias funcionaron desde 1950, cuando se nacionalizó AFE -fue un proceso de 1948 a 1950-, con 10.000 funcionarios en aquella época, hasta la actualidad, en el 2022, con 550 funcionarios.

Recuerdo que en el Directorio nosotros avanzamos en esa primera etapa. Queríamos saber, porque después de 2018 no tuvimos información, si se había ejecutado esa etapa de bajar de 10 gerencias a 4, y si se continuó con el informe que la consultoría sugería allí.

Estamos hablando de una hoja de ruta que, en lo personal, no pudimos ver en toda su extensión, ya que nos la fueron dando de a capítulos, pero nunca tuvimos acceso a todo el documento.

La segunda pregunta está vinculada con el transporte de carga. Aquí se habló del modelo Batlle. Me gustaría preguntarles al señor ministro y al vicepresidente de AFE con relación a ese modelo Batlle. Ya que nuestros registros marcan que por el año 2003 o 2004 se llegó a transportar 1.300.000 toneladas, pero cuando me retiré de AFE, no eran más de 400.000, ¿cuál fue la causa de ese declive, de ese descenso? Me gustaría saber si al año 2019 se bajó de esas 400.000 toneladas.

La tercera pregunta está vinculada con el centro de comando de comunicaciones que tiene el modo ferroviario. Recuerdo que hubo una empresa brasileña, ART, que cotizó la implementación de ese sistema por US$ 5.000.000, y hasta cuando nosotros nos retiramos, no estaba operativo. Quisiéramos saber si en 2019 estuvo operativo ese sistema de comunicaciones. Estamos hablando de la colocación de una computadora en todas las locomotoras, los coches motores, y lo que se llama -en el caso de la carga- un fin de tren, para saber, específicamente, toda la información, vía satelital, de la carga que se transporta.

Quisiéramos saber si este sistema, que se adquirió en el pasado período con esta empresa brasileña, va a ser compatible con el nuevo sistema de comunicaciones que ya

se está pensando para una operativa totalmente distinta, que supondrá el transporte de 2.000.000 de toneladas de pasta de celulosa por parte de UPM.

La cuarta pregunta hace referencia a SELF (Servicios Logísticos Ferroviarios S. A.), la empresa que se formó en el período 2010-2015 y que comenzó a operar efectivamente en el año 2015. Por los datos que nosotros tenemos -cuando llegamos al cargo de director de AFE en 2015-, esa empresa tenía entre 10 y 12 clientes, que le había traspasado AFE. Es decir, AFE le cedió entre 10 y 12 clientes que tenía de la operativa a la nueva empresa Servicios Logísticos Ferroviarios, integrada en un 51 % por AFE y en un 49 % por la CND (Corporación Nacional para el Desarrollo). Durante los 4 años que estuvimos, CASA S. A. abandonó lo que era SELF, entre otras cosas, porque en el cumplimiento del servicio hubo fallas muy importantes.

Hubo 2 empresas madereras del norte del país que, debido a la ineficiencia y el mal servicio de esta operadora, también abandonaron todo lo vinculado con el transporte de la madera procesada.

Otra empresa que se dedicaba a transportar cebada también dejó a SELF en el período anterior. Recuerdo un episodio en el cual estuvo varado un convoy y el gorgojo afectó la cebada. Por consiguiente, la empresa dijo que, de esa manera, no podía seguir operando con SELF. Mi pregunta concreta es: de esos 10 o 12 clientes, ¿cuántos recibieron ustedes en esta Administración? ¿Los mismos 12 o menos? ¿Cuáles fueron las razones de esa pérdida de clientes?

La quinta pregunta que voy a hacer para mí es muy importante, porque tiene relación con los recursos humanos, con esos que no se forman en 2 días, y menos aún en el tema ferroviario. Formar a un maquinista exige de 2 a 3 años. No se va a un curso intensivo de 3 o 6 meses para formar a un maquinista. Recuerdo que en el año 2015 se cometió un crimen ferroviario: dejar a 60 maquinistas excedentarios; 60: el corazón de AFE.

Mi pregunta es: con esta reestructura que va a hacer ahora -la cual, por cierto, vamos a apoyar- ¿ustedes están pensando en dejar a algún funcionario excedentario o va a pasar al Ministerio? ¿Cuál será la política de recursos humanos por parte del Ministerio en el marco de esta reestructura que se está planteando?

La sexta pregunta está vinculada con el servicio de pasajeros. Tras la reanudación democrática, en el año 1992 se reanudó el servicio de pasajeros. Se mantuvo de manera continua desde 1992 hasta el 2018, en las dos líneas que estaban habilitadas: 25 de Agosto y Empalme Olmos. Hoy hay un servicio, bastante esporádico, en el norte del país. Mi pregunta es: ¿cómo recibieron ustedes toda la flota de coches motores y cuál es la idea que tienen al momento de poder retomar -en caso de que sea viable- este servicio?

Por último, una pregunta que no tiene que ver con lo ferroviario, y que la formulamos a solicitud del señor diputado Viviano. Está vinculada con el intercambiador de la UAM. Quisiéramos saber si estaba previsto en los planes del anterior gobierno -si no es así, que se especifique- y su costo.

Gracias, señor ministro.

Gracias, señora presidenta.

SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).- Seré muy breve.

La Rendición de Cuentas de 2019 se aprobó hace un par de años con la Ley N° 19.892, con dos artículos; el segundo de triste memoria.

Si tenemos comentarios por parte de la coalición cuando hacemos alguna pregunta referida al año 2022, nos parece que mucho menos pertinente es preguntar sobre el año 2019 o anteriores, y lo mismo ocurre para el 2020; ya lo discutimos el año pasado. Cuál era la situación en la que recibieron el Ministerio o los organismos vinculados a través del Ministerio fue lo que discutimos el año pasado. Lo que está en discusión y, además, en un buen clima de discusión e intercambio, es lo que la Administración hizo en 2021 y lo que está planteando hacia adelante.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE VEGA (César).- Solo tengo una pregunta para sumar.

Además de lo que ya mencionó el diputado Tierno, sin perder de vista la importancia que tiene para mí -y habiendo escuchado recomendaciones de algunos diputados-, no voy a perder la oportunidad de comentar que de acuerdo a un mal diseño -desde mi punto de vista- de la empresa Vialur en su momento, todos los que salimos por Ruta N° 1, al llegar a Santín Carlos Rossi, padecemos una situación muy peligrosa, ya que la salida por Ruta N° 1 en ese punto tiene 2 salidas y por Ruta N° 5 tiene 2, y a su vez tiene 2 entradas por Ruta N° 5, pero por Ruta N° 1 solo 1. Eso es muy peligroso, siendo para mí muy fácil de hacer, a mano derecha, la segunda entrada para la Ruta N° 1.

Le puedo mandar un mapa al ministro, que se entenderá fácilmente. Eso lo padecemos, como sucedió ayer, al salir por Ruta N° 1. El ingreso a Ruta N° 1 tiene 2 vías de salida, pero solo 1 de entrada.

Quería preguntar, concretamente -adhiriéndome a lo dicho por el diputado Tierno-, ¿cuándo comienza a correr el tren -creo que así le dicen quienes son expertos en esta materia- de UPM?

Por lo que se sostuvo -para estimar cuánto tiempo-, vamos a tener una situación harto complicada en la Ruta Nº 5, por el tránsito de camiones, que cada vez son más grandes, cada vez se juntan más y cada vez está más difícil pasarlos.

Como soy un observador compulsivo de este tipo de cosas desde siempre, puedo decir que tengo fotos de camiones muy mal cargados, con los fierros que van sobre los costados, los parantes inclinados peligrosamente, en alguna ocasión; sí, nunca pasa nada, pero ya pasó que se rompieran en alguna oportunidad.

Además, he visto muchos camiones que tienen luces en lo que se denomina el tractor, adelante y atrás, pero que no tienen sus propias luces traseras funcionando. Entonces, creo que esto -desde mi punto de vista- no le compete solo a la Policía Caminera, sino que considero que el Ministerio tiene que jugar un papel cada vez más importante.

En el lugar del que les hablaba, a la salida por la Ruta Nº 1 y Santín Carlos Rossi, por suerte ahora hay un móvil de la Policía Caminera de manera permanente; entonces, sería oportuno que controlara a los camiones que salen desde la zona de Ruta Nº 1 y Camino Tompkinson, o Ruta Nº 1 y Camino Cibils, ya que en muchas ocasiones vemos que a esos camiones que van al Puerto de Montevideo no les funcionan las luces traseras, porque al enganchar al tractor, funcionan las del tractor, pero no se verifica que estén funcionando las de la zorra o las del trailer.

Digo todo esto siempre con el ánimo de colaborar, porque creo que estos son errores muy humanos. De hecho, tengo una multa de la Policía Caminera, porque en el vehículo no me funcionaban las luces de atrás. ¡Claro, en el momento en que me paró la Caminera -que me vio de atrás- yo no sabía que no estaban funcionando! El auto era un

Fiat, a los que habitualmente les suele pasar ese problema. Siempre digo este tipo de cosas con el interés de que avancemos.

Con respecto al tema de UPM, solo quiero saber si además de los 120 millones que se le adelantaron -creo que es así- al consorcio constructor en 2020 y 2021, se tiene previsto adelantarle más dinero. Tengo entendido que en 2020 se le adelantaron 60 millones y que en 2021 se le adelantaron 60 millones más, cuando otras fuentes de financiamiento le negaban adelantos -según tengo entendido- porque, desde nuestro punto de vista, todavía siguen sin cumplir algunos de los requerimientos ambientales que se le han pedido a la empresa para instalarse en aquel lugar.

Muchas gracias, presidenta.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRA PÚBLICAS.- Son muy variadas las preguntas que hemos recibido, pero por lo menos vamos a intentar evacuar algunas consultas. De todos modos, como son tan variadas, quizás algunas las podamos responder nosotros, algunas les vamos a pedir que lo hagan los directores, y con otras vamos a quedar en deuda, porque como no tienen que ver específicamente con este tema, quizás no tengamos aquí el material. Por eso para nosotros es muy importante que nos hagan llegar la versión taquigráfica, para que puedan tener la totalidad de la información antes de la discusión final de la Rendición de Cuentas. Si están preguntando por esos temas es porque para ustedes es un insumo importante, y nos interesa que tengan toda la información, como corresponde. De pronto uno entiende que son informaciones complementarias que no son importantes, pero por lo que han manifestado, para ustedes lo son, entonces vamos a tratar de que todas las preguntas sean contestadas -algunas hoy y, otras, próximamente- previo a la aprobación de la Rendición de Cuentas.

No sé si arrancar por el tema del ferrocarril; sobre este tema empezó a hablar el diputado Olmos y terminó el diputado Lereté, aunque también se hicieron algunas consultas en medio. No sé si arrancamos por ahí; arrancamos por lo que ustedes quieran.

SEÑORA PRESIDENTA.- Por donde desee el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo creo que hay un tema presupuestal, que me preocupa aclararle a la diputada Bettiana Díaz, que tiene que ver con los números y con la diferencia que hay, que es algo que puede no haberse comprendido.

La diputada Díaz relacionó el cuadro de inversiones, e hizo referencia a que allí figuran US$ 505.000.000 y que nosotros estábamos haciendo referencia a US$ 517.000.000. Si uno mira el cuadro que figura en la página 103 podrá ver que allí se incluye la caminería rural, que corresponde a la OPP; es vial, pero es rural. En ese caso estamos hablando de US$ 27.000.000, y si bien aparece en ese cuadro, no corresponde al Ministerio de Transporte, sino al Fondo de Desarrollo del Plan de Caminería Rural que se lleva a cabo con las intendencias, y depende de la OPP. Obviamente, haciendo un resumen, el equipo económico lo habrá incorporado acá.

Por lo tanto, a esos US$ 505.000.000 se le deberían restar esos US$ 27.000.000, pero sumado lo del puerto, nos estaría dando el monto al que hoy hicimos mención, salvo una diferencia de 2 o 3 millones de dólares, que son diferencias de cambio habituales en la certificación; lo digo para dejarlo claro. En realidad, por lo que pudimos analizar, no hay otro error al respecto. De cualquier manera, quedamos a las órdenes, pero no debería haber ninguna diferencia, porque todo esto está incorporado al mismo sistema.

Otras consultas tienen que ver con la recaudación de peajes, y las respuestas las vamos a alcanzar más adelante. Me parece un tema interesante y creo que es importante que cuenten con esa información. Para ello, vamos a pedir esos datos a la Corporación -esos datos están- para podérselos alcanzar. No sé si en la rendición viene algo relativo a la Corporación, pero si no es así, no nos cuesta nada enviar esa información, porque tenemos los datos actualizados permanentemente. Solo hay que pedir la información para poder acercarla; estimo que lo que a ustedes les interesa es el ingreso por peajes del año pasado.

Por otra parte, con respecto a los índices de siniestrabilidad, sin duda es un tema que nos preocupa; creo que debe preocupar a todo el sistema político y a nivel general.

Debo decir que hemos encontrado un retraso en la obra pública nacional, que a todos nos preocupa hoy, a dos años y poco de haber asumido el gobierno, pero creo que esta preocupación no es de ahora, sino de hace muchos años, por lo que se hacía necesario hacer una intervención profunda, y por eso estamos proponiendo una inversión mayor.

Sin duda, hay un retraso en la infraestructura vial con respecto a lo que ha sido el crecimiento del transporte, de la carga y del parque automotor. Se trata de un retraso que no se atendió en su momento por los gobiernos anteriores, como era debido, y hoy estamos teniendo que hacer un esfuerzo extra. Esto lo quiero dejar claro, porque hay muchas preguntas sobre cosas a las que se quiere buscar una respuesta inmediata, pero, obviamente, no las vamos a poder resolver en un año ni en dos. Estamos resolviendo este año con una inversión de US$ 905.000.000, porque conseguimos dinero extra para poder intervenir en forma mayor a lo previsto. Si teníamos una inversión prevista de US$ 2.600.000.000, y estimamos llegar a US$ 3.300.000.000, es porque hubo un análisis preciso de la situación vial que nos hizo pensar que tenemos que hacer una inversión mayor. ¿Para qué? Para atender la preocupación de todos los que estamos acá, ya que vemos que se producen accidentes en la Ruta Nº 1, en la Ruta Nº 5 y en todos lados. ¿Por qué? Porque no se previó, no se contempló, no se tuvo recursos en su momento o se le dio prioridad a otras cosas. Desde que asumimos le estamos dando una prioridad mayor. ¿Para qué? Para poder mitigar, en parte, esa preocupación. Por supuesto, no vamos a poder llegar a la totalidad, pero vamos a tratar de tener un orden de prioridad de acuerdo a dos cosas: a la realidad de la red vial y al uso de la red vial, que también pretendemos que se dé en forma diferente. Por eso hay intervenciones nuevas, porque más allá de recuperar pavimento, de hacer mantenimientos mejorados, de mejorar la calidad de las rutas, no queremos seguir haciendo rutas que se rompan antes de inaugurarlas. Lo digo acá, porque me parece que tenemos que ser sinceros, ya que estamos hablando de preocupaciones. Yo debo decirlo: a mí me molesta mucho, como le molestará al próximo ministro, si le hago una ruta y la tengo que empezar a reparar antes de inaugurarla; y tenemos ejemplos sobrados al respecto. Estamos hablando de muchas rutas, como la Rutas Nº 30, Nº 45, Nº 43, Nº 20; la que ustedes quieran.

Se las podría mencionar una por una y podríamos trabajar toda la tarde; de esa manera entenderían que lo que se invirtió, se invirtió mal, porque no se hizo un estudio adecuado para la carga, que es lo que estamos haciendo ahora; ahora estamos revisando todo eso. Quizás, algunos de los planteos que ustedes han hecho acerca de que hay alguna cosa puntual que estuvo en el proyecto original y hoy no está en esta etapa, eso es porque hay que revisar todo.

Además, si queremos mejorar la infraestructura vial, no solo debemos atender las mismas rutas de siempre, los 8.800 kilómetros, sino que tenemos que agregar otras

nuevas. En tal sentido, estamos agregando 642 kilómetros de rutas nuevas. ¿Dónde? En las dobles vías que se están mencionando.

El diputado de Colonia preguntó por qué eran 313 kilómetros. Es porque son dos vías, ya que el registro de vialidad, desde siempre, maneja que una vía es lo que se toma como referencia para los kilómetros, y cuando son dos, se maneja una doble cantidad de kilómetros, con el mismo ancho de una vía nacional. Lo digo porque también han cuestionado eso en cuanto a la Ruta N° 3; recuerdo haberlo escuchado en algún momento y creo que después lo traté de aclarar a algún representante de ustedes. En la Ruta N° 3 sucede lo mismo. Teníamos una vía y se está agregando la doble vía a San José. Además, tenemos los ramales de Ruta N° 3 a los puentes internacionales, y los ramales de la Ruta N° 3 a la Ruta N° 30, que están contemplados ahí. Al empezar con los ramales, obviamente, la distancia es menor a lo que se ve reflejado en los kilómetros allí establecidos, y lo podemos precisar puntualmente en esos kilómetros. Son registros que no salen del ministro, sino de la Dirección Nacional de Vialidad, cuyo equipo técnico es el mismo de siempre en un 80 % o un 90 %, aunque podemos equivocarnos. Me aclaran que el equipo técnico de Vialidad se mantiene en un 100 %, salvo el director que es nuevo. La intención es que mantengamos un criterio para no confundirnos entre nosotros. Creo que la sinceridad con que se ha trabajado acá y el ámbito de diálogo son importantes para que todos tengamos la información precisa dentro de las posibilidades. Si en algo nos equivocamos créanme que voy a ser el primero en decir: "Esto que se planificó técnicamente…".

Como ministro he dejado bien claro a todos en Vialidad que en mi gestión no quiero una sola obra que tenga un freno como consecuencia de que no existen más recursos. Si no hay recursos, no se hace la obra, o se hace la mitad, pero se hace bien. Quiero que eso quede bien claro porque es el mensaje que he dado al director nacional de Vialidad y a todo el equipo que me acompaña. Me parece que es la forma en la que tenemos que actuar. Si yo no puedo hacer 100 kilómetros porque el dinero que tengo es para hacer 50 kilómetros, voy a hacer 50 kilómetros bien Entonces, el que venga no va a tener que reparar los 100 kilómetros de vuelta -a ver si queda claro-, sino que va a tener que hacer los 50 kilómetros que faltan porque los otros 50 kilómetros los hice bien. Es un cambio conceptual de gestión de este Ministerio y de esta Administración. ¿Es un cambio? Sí, es un cambio. No queremos que les pase a los que vengan lo mismo que nos pasó ahora. Digo esto para tenerlo en un contexto general y dejar bien clara esa situación.

Con respecto a los temas sobre control que se han planteado, puedo decir que lo del Sictrac ya lo hemos hablado en la Comisión de Presupuestos, y reitero lo mismo. El Sictrac era un sistema de control necesario, y coincido plenamente con el informe que se hizo a través del BID -lo mencionó el diputado Fernández- en cuanto a que se hace necesario mejorar los controles, buscar un *software* adecuado para tener la información precisa y hacerlo compatible con la guía de carga porque es necesario que confluyan y se complementen para tener una identificación clara. Para nosotros se hace indispensable que esa información complemente la cantidad de datos que tenemos -ustedes lo habrán precisado- en cuanto al flujo de vehículos, pero nos falta el complemento, que tiene que ver con la carga y ahí sí tenemos que apostar a tenerlo en su totalidad. Ya hay algunos rubros que lo están teniendo como, por ejemplo, la forestación, que está utilizando la guía electrónica, y la lechería también. Entonces, tenemos que apuntar al resto de la carga. Ahí es donde vamos a trabajar.

Con relación a los sistemas de control que podemos utilizar para obtener esa información, puedo decir que tenemos uno, que era el control satelital que estaba trabajando el gobierno anterior y que cuando yo asumí ya se había descartado como para

dar continuidad porque había diferencias con el tema de transporte, que es algo que hemos hablado en otra ocasión.

Como dijimos, nosotros vamos a incorporar este año un sistema de control para tener esa información, que va a pasar por un llamado a licitación que estamos preparando para este segundo semestre -lo he dicho-, a efectos de tener esa información a través de distintos métodos, que pueden ser aplicaciones o sistemas que hoy se estén utilizando o pueden ser otros.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Álvaro Rodríguez Hunter)

——Hay una propuesta presentada de iniciativa privada y otra que está trabajándose con nuestro equipo técnico para dejar abierta la posibilidad de que esa licitación nos dé oportunidades de buscar el objetivo que queremos, que son los datos, de la mejor manera, con el menor costo posible para el transportista y con la menor agresividad para el sistema general de transporte. En este segundo semestre me he comprometido a eso -creo que lo dije en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y lo reitero hoy acá delante de todos- y estamos trabajando duro para poder llegar a esa fecha.

Con respecto a los financiamientos y a los plazos que plantearon la diputada Díaz y otros diputados, puedo decir que a través de los Cremaf se incorporó una partida extraordinaria de US$ 650.000.000 que acordamos con el Ministerio de Economía y Finanzas, y se preguntó qué pasa con el resto. Los Cremaf son una partida complementaria que vamos a visualizar en la Rendición de Cuentas del año próximo porque se licitaron en diciembre de 2021 -o sea que no aparece nada acá-, y se está adjudicando y firmando contrato este año. El sistema Cremaf lleva a que mientras se da la ejecución no tenemos costo y se empieza a pagar posteriormente durante diez años. O sea que no vamos a necesitar dinero este año, sino que precisamos firmar contrato, como estamos haciendo. Ya hemos firmado dos, y me dice el director de Vialidad que para los tramos de Ruta N° 5 ya están firmados los dos; uno es por 60 millones y otro por 110 millones. También se han firmado dos contratos más que tienen que ver con los dos tramos de ampliación de concesión -el tramo de Hernández y González más al sur- y se está por terminar de firmar en el correr de los próximos días la complementación del primer tramo Durazno al sur, en el que hay un comienzo de obra por ampliación de licitación vigente, y el resto va a ser considerando al valor Cremaf más cercano del tramo más cercano, para mantener esa línea y esa razonabilidad en cuanto a los costos.

Lo que exceda a eso lo vamos a poder financiar de dos maneras. Hemos renovado el contrato con la corporación hasta 2051 y eso nos permite generar una extensión de plazo de financiamiento, que nos va permitir traer inversión más fresca y dinero fresco hacia los próximos tres años, para incorporar a las herramientas financieras que mencionamos, que tienen un complemento extra de Economía, que es el Cremaf, más esto. Estimamos que esas dos cosas nos van a ayudar.

También se está dando una ampliación de las PPP que se ejecutaron o se están ejecutando. Entonces, en aquellos lugares en los que se entiende que vamos a necesitar obras cercanas a las PPP, que de alguna manera están dentro del radio de acción, estamos utilizando la ampliación de PPP -está previsto que se pueda hacer hasta un 50 %- y de esa manera también lo vamos a contemplar. Por ejemplo, en Colonia -que se planteó-, en la Ruta N° 97 con el puente, estamos plateando ampliarlo a la PPP que tenemos en esa zona, y en el puente de Dolores y el *bypass* también estamos contemplando una PPP de la zona. Digo esto como ejemplos de herramientas que tenemos disponibles y que estamos utilizando para poder generar el *shock* de inversión

que se hace más que necesario, por lo que ya hemos hablado y que a todos nos preocupa.

Sobre los temas de transporte han preguntado tanto la diputada Díaz, como el diputado Fernández, y Ana, y capaz que pido que haga uso de la palabra el director porque lo tiene más claro y, quizás, yo cometo algún error. Lo que sí me gustaría mencionar algo en cuanto al fideicomiso, porque estaba preocupado Fernández y, obviamente, tiene que ser preocupación de todos, puesto que si el fideicomiso se nos cae, se nos complica, y en eso coincidimos en un cien por ciento. Tenemos asegurado que el fideicomiso no se va a caer y estamos trabajando. ¿Por qué ahora? Porque estamos generando un ámbito de trabajo de los responsables mayores de los ministerios de Transporte y Obras Públicas, Economía y Finanzas e Industria, Energía y Minería -los ministros directamente- y el director de OPP, dado que necesitamos sí o sí mantener el fideicomiso y el trabajo está enfocado en eso.

Hubo algún chisporroteo -capaz que es eso lo que le preocupa al diputado Fernández, porque todos nos enteramos de las cosas acá- sobre un retraso de dos días que tuvimos con el pago correspondiente, que fue como consecuencia de que el equipo económico visualizó que, quizás, pudiéramos estar pagando en forma excesiva el monto de gasoil. ¿Por qué? Porque si aumenta el costo del gasoil, también aumenta el IVA, y si el descuento del IVA en su totalidad se hace por las empresas y a su vez aseguramos el valor del combustible que está incluido en el fideicomiso, aparece la duda de si no estaríamos pagando más de combustible de lo que realmente valía. Eso fue lo que se dio en esos dos días de discusión. ¿Qué generó eso? Que se pagase igual, y se generó un ámbito de trabajo más técnico en el que incluimos algunos de los técnicos que estuvieron desde el inicio en lo que fue la conformación del fideicomiso, para analizar eso. Posiblemente, el IVA no se pueda descontar todo porque si sigue aumentando el petróleo y el combustible, va a llegar un momento en que con lo que se descuenta de gasoil más la totalidad del IVA, desde el Estado vamos a terminar pagando el 100 % del gasoil y algo más, ya que se está descontando el resto y lo puede descontar de otro rubro. Esa fue la discusión que tuvimos durante dos días; y activamos rápidamente, con la ministra de Economía y Finanzas, el pago correspondiente y se sigue pagando. Estamos trabajando en revisar eso conjuntamente con las empresas de transporte y con los que elaboraron y articularon la herramienta del fideicomiso, que es muy útil para el transporte y muy necesaria para mantener los precios. Respondo yo porque he estado en esto; los demás temas se los voy a dejar al director de Transporte.

Respecto a la siniestralidad que planteaban algunos de ustedes, nosotros nos estamos manejando con datos de la Unasev (Unidad Nacional de Seguridad Vial), que nos está brindando la información precisa de los siniestros. Creo que ahí figuran los siniestros, en la Unasev; no sé si hay un capítulo aparte de la Unasev, pero supongo que deben estar en Presidencia. No los trasladamos acá, pero son los datos que manejamos. Y en todas las acciones que llevamos adelante, estamos tomando en cuenta las sugerencias de Unasev en lo que hace a lugares críticos, a lugares con mayor siniestralidad. Como sabrán, hemos abierto un llamado a licitación para cien radares, y su identificación y ubicación no va a depender del Ministerio, sino de la Unasev, la que nos va a marcar los lugares más críticos.

Como habrán escuchado, estamos incorporando cien rotondas, algunas de las cuales ya se han construido. La diputada de Fray Bentos coincidirá conmigo en que la rotonda de La Víbora se estuvo reclamando por cuarenta años y que ahora ya se terminó de construir. Ese tipo de soluciones ayuda y va a seguir ayudando porque son complementarias a otras: rotondas, intercambiadores, mejor señalización, radares. Hay un sinnúmero de cosas que se están incorporando; algunas ya se están viendo; otras se

están adjudicando las licitaciones y se van a ver sobre fin de año, y otras se van a ver en las próximas horas.

En lo que tiene que ver con los ajustes paramétricos -creo que la diputada Ana o el diputado Fernández se refirieron a eso- nosotros estamos respetando la paramétrica de siempre. Puede ser sí, como decía el diputado Fernández, que el dólar haya bajado, pero también sabemos que el petróleo y los lubricantes subieron. Para su tranquilidad, yo creo que no hay un cambio de criterio en la paramétrica. Si hay alguna duda específica, la vemos después para que puedan comparar; si les queda alguna duda, con gusto la evacuamos, pero no ha habido cambio de criterio en la metodología de cálculo. Por lo menos, no hemos tomado ninguna decisión que cambie la metodología.

Sobre el tema puertos le voy a pedir al director de Hidrografía que conteste todo lo que tiene que ver con Punta Carretas, pero vamos a empezar por transporte que es más extenso.

Le pido al director nacional de Transporte que todo lo que pueda responder lo responda y lo que falte nos comprometemos a traerlo.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Antes que nada quiero hacer una precisión. Si bien la información que se remitió oportunamente es austera -por denominarla de alguna manera-, no implica de ningún modo que esté motivada en retacear la información al Parlamento ni nada parecido. Justamente, existen estas instancias para complementar esa información, más allá del pedido de informes que creo que religiosamente hemos contestado. Si alguno se coló sin contestar, es un error solamente mío; pero mi respeto por la necesidad de recibir información de las comisiones y del Parlamento es absoluto. Eso quiero dejarlo claro.

Le agradezco al señor ministro que algunos de los temas ya los haya contestado.

Yo fui punteando los temas; si alguna respuesta queda colgando, pido por favor que me lo hagan saber y con mucho gusto la retomo porque en ese caso fue una omisión involuntaria.

Voy a arrancar por el tema de la siniestralidad que, de algún modo, se repitió y fue recurrente.

Nosotros nos guiamos o tomamos como referencia, obviamente, el informe de la Unasev. Si ustedes leen con detalle el informe de la Unasev, van a ver que la siniestralidad vinculada con el transporte de carga y de pasajeros es del 3 %. La gran mayoría tiene que ver con motocicletas, bicicletas, automóviles, etcétera, y el 3 % contemplaría -según ese informe que yo no tengo por qué poner en cuestión- todos los siniestros vinculados con los transportes de carga y de pasajeros. Más allá de que uno solo ya es una desgracia, quiero decir que por suerte no es una epidemia; por lo menos, no se ve reflejado así en los números.

Con respecto al tema regulación -que planteó la diputada Díaz- tanto a nivel de transporte de pasajeros como de transporte de carga nacional e internacional -si no entendí mal-, debo decir que ahí hay que separar conceptualmente el tema.

En cuanto al transporte internacional, la verdad es que el sistema de control que tiene la propia estructura de intercambio de mercaderías a través del Mercosur hace que el control sea absoluto. El ingreso al sistema Lucía, que tiene que atravesar cualquier transportista que va a cruzar la frontera, ya implica un análisis de todo lo que tiene que ver con su debida, oportuna y temporaria inscripción, registro y ausencia de deuda frente a todos los organismos recaudadores, incluido el Banco de Seguros, con lo cual no hay

posibilidad para un transportista internacional de ser informal y atravesar la frontera. Esto es en materia de transporte de carga internacional.

En materia de carga de transporte nacional los mecanismos que tenemos son los de los servicios inspectivos. Y aprovecho a hacer la corrección, la reseña, que bien hacía el diputado Fernández, cuando yo mencioné los dos millones, es materialmente imposible que treinta cristianos vayan… Lo dije, pero de repente no quedó claro. Esto incluye el control periódico de las 24 por 7 que se hace en las balanzas con respecto al cruce de los camiones. En ese sentido, cada uno de esos pasajes implica una inspección y, eventualmente, la asignación de una irregularidad. Ese monto contempla todas esas situaciones.

En cuanto al control sobre el transporte de pasajeros, básicamente, estuvo dado por las medidas de salubridad, como todos sabemos. En ese sentido, la verdad es que no se generaron mayores problemas. Creo que la situación que todos estábamos viviendo colaboró para que tanto los pasajeros como los propios transportistas y trabajadores del transporte cumplieran de manera integral sin ningún tipo de problema, más allá de algún episodio aislado.

Esa coordinación de inspecciones se ha hecho -como yo mencionaba hoy, y creo que era uno de los temas que se planteaba- con Caminera, no solo para los traslados de los permisos especiales, sino también para la eventualidad de control en ruta. No existen normas que permitan a los inspectores del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas retener o incautar un vehículo cuando detectan determinadas irregularidades que deberían impedir su continuación en el tráfico de. Necesariamente tienen que requerir a Policía Camineraque sí cuenta con esas competencias. En ese entendido se han realizado muchísimos procedimientos conjuntos; los inspectores del Ministerio recurren a Policía Caminera cuando se dan esas circunstancias. También hay procedimientos conjuntos que se realizan con los servicios inspectivos de los gobiernos departamentales.

El otro tema que se planteaba, si no recuerdo mal, tenía que ver con el Consorcio Transporte Metropolitano. Sí está funcionando, por suerte. Es más: hace dos semanas nos reunimos en la Intendencia de Canelones y la semana que viene nos reuniremos en la Intendencia de Montevideo; la verdad es que estamos trabajando muy bien, en excelente armonía.

Tenemos un tema en común que está conectado con otra pregunta que habían hecho: la posibilidad de acceder a algún tipo de beneficio en materia de boletos para discapacitados. En ese sentido, tanto la Intendencia de Montevideo como la Intendencia de Canelones ya tienen relevada la información -es una de las carencias que nosotros tenemos y que expresamos en la comparencia; creo que lo mencionaba el diputado Fernández-; recién comenzamos a recibir información por parte del Mides. Esa es la verdad. Estamos avanzando con esa información primaria y con la información que tienen las intendencias que ya han hecho un relevamiento, una selección, y no solo eso, sino que también están sirviendo, transfiriendo o posibilitando el acceso a ese beneficio.

En ese entendido es que estamos trabajando para lograr algo con las cuatro intendencias; incluyo a San José que no tenía nada previsto al respecto. Y, obviamente, la parte que nos correspondería a nosotros -que es lo que falta en ese sentido- es la relativa a aquellas personas con algún grado de discapacidad que viajan a nivel suburbano. Tanto en Montevideo como en Canelones, a nivel urbano, eso está contemplado y no así en San José.

Reitero: está funcionando, está funcionando muy bien, y creo que vamos a empezar a obtener logros en común porque tenemos una serie de temas en común. Uno de ellos que se logró imponer fue la toma de combinaciones en materia de STM con los servicios departamentales; es decir, no solo con los servicios suburbanos o del área metropolitana, sino incluyendo también la posibilidad de que se utilicen servicios urbanos a nivel departamental.

La diputada Olivera planteó el tema de Juan Lacaze. Cuando yo dije "no cayó una empresa", sí, de las que regula el Ministerio no cayó ninguna empresa; son reguladas por el gobierno departamental y, por tanto, reitero la afirmación. Sí ha habido apoyo a los gobiernos departamentales con respecto al subsidio vinculado, subsidio del boleto, y lo que llamamos rurales. En aquellas situaciones especiales -que Colonia las tiene también y que nos las ha planteado; existe apoyo desde el Ministerio- se contempla eso. Es una partida limitada. Cuando se solicitó un refuerzo a Economía, le pedimos que nos diera un financiamiento mayor. En eso estamos. Creemos que lo vamos a obtener, y seguramente eso nos permitirá cubrir o colaborar con otras necesidades planteadas a nivel departamental, que nos consta que son muchas y que no han podido ser todas satisfechas. Pero estamos trabajando en ese sentido.

En cuanto al laboratorio -cuestión planteada por la diputada Díaz, si no recuerdo mal-, a la preservación del Laboratorio de Pesaje que tiene el reconocimiento de la norma ISO, está funcionando tal cual; no ha habido ninguna modificación. La única pérdida del laboratorio fue la de un chofer que se jubiló hace dos meses. Está funcionando con toda la gente que originalmente la integraba y no ha tenido ningún tipo de modificación sustancial en ese sentido.

El otro tema que también le preocupaba a la diputada era desde dónde se controla la guía de carga. Para su tranquilidad, la oficina está funcionando perfectamente; la dirige la ingeniera Gabriela Portu, una funcionaria de muchos años en el Ministerio, y un colaborador, el señor Gilbert Baptista. Están trabajando en eso. Como anotaba el señor ministro, al ser la guía de carga voluntaria, los sectores que aportan la información están centrados en el tema forestal, en los transportistas de Trale, especialmente los que tiene que ver con la lechería y alguno más. Se ha mantenido la estructura y uno de los proyectos que está en análisis desde el punto de vista técnico tiene que ver, precisamente, con la pervivencia de la guía de carga como soporte o plataforma para poder integrar con ese control a través de un dispositivo electrónico.

Con respecto a las regionales, sí funcionan las trece que funcionaban íntegra y totalmente, no con todos los funcionarios porque cuando ingresó esta Administración, en la Dirección Nacional de Transporte había 390 funcionarios y hoy hay 315. Algunos pasaron en comisión a distintos organismos, otros se jubilaron y en muy pocos casos ha habido un pasaje transversal. Tenemos mucha expectativa en la reforma que está planteándose en la órbita de la Oficina Nacional del Servicio Civil en cuanto a incorporar personal, sobre todo en algunos puntos muy específicos que tienen que ver con una experticia profesional determinada, como ingeniería y economía, dos lugares en los que estaríamos necesitando asistencia con cierta urgencia. Créanme que a mí también me preocupa la falta de personal, pero son las restricciones que tenemos.

Con respecto a la regulación de transporte escolar -se había planteado como si hubiera cierta inconsistencia en lo que se había pedido-, entiendo perfectamente la duda. Como correctamente lo anotaba la diputada, al transporte escolar lo regulan los gobiernos departamentales. Simplemente, nos encontramos con que durante la pandemia a algunos de esos transportes escolares les surgió una nueva unidad de negocios, por llamarlo de alguna manera, que les permitía sobrevivir -esa es la verdad-; por ejemplo, trasladar

chiquilines y profesores de un centro educativo a tal cancha para jugar al fútbol. En puridad, eso no estaba regulado ni por el gobierno departamental ni por el gobierno nacional. Quedaba un vacío, y lo que decidimos a los efectos de facilitar las cosas -siempre controlando que no se comercializara para terceros ajenos al centro educativo, al instituto, al organismo o a lo que fuere- fue que admitieran esos viajes, siempre que estuvieran vinculados a una actividad -que se probara esa actividad- dentro de un radio máximo de 60 kilómetros y, de esa manera, permitirle a esta gente generar un ingreso adicional.

Y ya le contesto a la diputada Olivera lo relativo a los números del restablecimiento de los servicios.

Con relación a la prepandemia -que era lo que usted me preguntaba-, en el año 2021 la reactivación en el área metropolitana fue la siguiente: se vendieron boletos equivalentes al 87,5 %; el déficit fue del 16,5 %. En las líneas interdepartamentales se volvió al 72,05 %, con lo cual el déficit fue del 27,05 %. No sucedió así -y lo aclaré en su momento- en las líneas internacionales, en las que el retorno fue cercano al 30 %. Hoy, a nivel de las líneas metropolitanas, la venta en algunos días estuvo cercana al 88 % o al 90 %, mientras que en las interdepartamentales estuvo cercana al 80 % o al 82 %, depende de los períodos.

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- A la hora 14 me tengo que retirar porque tengo que recibir a una delegación extranjera, pero no quería dejar de escuchar lo que el director iba a decir.

Mi preocupación la resumí cuando hablé de las terminales. ¿Cuál es la evaluación que hace el Ministerio de lo que fue la caída en el sector el año pasado? Puse el boleto metropolitano, el boleto de Montevideo y las terminales. ¿Cómo fue la caída del sector en ese volumen? Ese es el redondeo final que hice.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Evidentemente, ha habido un cambio cultural; hay una dosis de temor que todavía se mantiene y, sobre todo, hay una variable nueva: el teletrabajo.

Los que estamos en la Ciudad Vieja todos los días lo vemos. Lo ve la gente que vende en los boliches; lo ve la gente que transita por ahí e, inevitablemente, se trasladó al transporte. Para consuelo -que no sería consuelo-, por ejemplo, en la ciudad de Buenos Aires hoy el retorno es de aproximadamente un 60 %; en las ciudades más grandes de Brasil, del 95 %; en las principales capitales europeas, en el entorno del 75 % o del 80 %. Quiere decir que estamos dentro de los estándares más o menos normales.

Hay una campaña iniciada por los propios transportistas en ese sentido, con la cual el Ministerio ha colaborado indirectamente, para tratar de que la gente vuelva a utilizar el transporte público. La verdad es que en ningún momento se generó -por lo menos que se haya conocido- algún foco de infección en el transporte público. Ese temor que todos vivimos y que, en cierta manera, es razonable, no tiene un correlato racional atrás.

Estamos tratando de mantener la estructura actual para que, con el tiempo, la situación se revierta. Un escenario posible -que también lo estamos manejando a los efectos de la planificación para el año próximo y el que sigue- es que este 85 % o 90 % de hoy, sea el 100 % de mañana. Es decir, que se replique esa situación y tengamos que trabajar sobre número distintos.

Retomo una pregunta que ustedes hacían y la contestación del ministro. La paramétrica está intacta, pero uno de los análisis que está haciendo el economista Gonzalo Márquez es, precisamente, la posibilidad de revisar alguno de los índices que

integran la paramétrica, teniendo en cuenta estos posibles escenarios alternativos que es muy pronto para dejarlos laudados y validados. Se está manejando como una posibilidad; todo dependerá del análisis que se haga y de los números cuando cerremos el año, que es lo que parece razonable mirar a esta altura.

En cuanto a la accesibilidad -que es el otro tema que había quedado pendiente y no sé si hay algo más-, como saben mejor que yo, en el año 2010 se aprobó la ley. Sin embargo, esa ley no se reglamentó al inicio. Finalmente, se reglamentó como consecuencia de un juicio que se le inicia al Ministerio de Transporte y Obras Públicas por una usuaria. El Tribunal de Apelaciones encomienda o recomienda al Poder Ejecutivo que se revise el decreto, sale una nueva reglamentación y para gusto del Poder Judicial fue pésima. Por tanto, no solo se condenó al Poder Ejecutivo en ese sentido y se le obligó a ir hacia los mecanismos de accesibilidad, sino que además se le estableció astreintes; esto es una multa diaria ante el incumplimiento de esa situación. Con esa realidad nos encontramos. Tuvimos que negociar primero con la persona que había ganado el juicio a los efectos de que desistiera del cobro de los astreintes, con el compromiso y con el mandato, por una sentencia ejecutoriada, de mejorar esa situación.

En ese marco es que se le está exigiendo a cada empresa de transporte que renueva flota, que incluya por lo menos un vehículo en el cual se tenga accesibilidad; la accesibilidad que requiere la normativa y que no es cualquiera.

Hubo prórrogas, en algunos casos, ante la imposibilidad de alguna de las empresas de contar inmediatamente con esa renovación porque ya tenían contratos anteriores. Es decir, habían adquirido el vehículo bajo otras características, etcétera, pero lo venimos manejando de esa manera. La idea es que en algún momento se pueda universalizar un poco más. Hoy, todos somos concientes de las limitaciones que se generan en ese caso.

El fondo suburbano -creo que era el diputado Fernández que lo planteaba- está funcionando de la misma manera. Se está evaluando la posibilidad -va de la mano del escenario que planteaba el señor ministro- de prorrogarlo; por ejemplo, garantías de renovación de flota y algún otro crédito que han tomado las empresas de transporte en ese sentido.

Por último, en cuanto a ese colgamento que hay de $ 14.000.000 del período que va desde el 1º de junio al 1º de julio para el transporte suburbano que refiere a lo que deberían percibir los trabajadores por concepto de incremento de tarifas, el trámite peculiar que mencionaba el diputado es verdad y se debió a un imponderable. El presidente viajó a Colombia y cuando volvió firmó el decreto. Pero como el diputado sabe, las empresas demoran dos o tres días en poner en funcionamiento eso. Tienen que incorporarlo a los tacógrafos de los vehículos, etcétera, y por eso la resolución que salió en ese entendido. Eso no afecta -como no podía ser de otro modo- lo que tiene que ver con el derecho al cobro de ese incremento que tienen los trabajadores. Me refiero a esos $ 14.000.000; en este momento, está recorriendo el trámite interno de la validación y lo va a terminar autorizando el señor ministro en breve. Estoy en contacto permanente con la gente del gremio por esta y otras cosas, y hoy adelanté que la estimación que tenemos, debido al trámite interno, es que en veinticinco o treinta días ese desembolso va a estar habilitado desde el Ministerio. Está reconocido y se pagará la deuda como corresponde.

Creo que no hay ningún otro tema que me haya quedado pendiente. Si es así, les pido disculpas y, por supuesto, quedo a disposición.

En cuanto al transporte internacional, todos somos conscientes de la problemática que se genera como consecuencia de la disparidad en el tipo de cambio, etcétera. Antes que nada: somos todos grandecitos y cada uno es libre de decir lo que quiera, pero de

ningún modo puedo admitir que se diga que el Ministerio de Economía -porque yo participé directamente de algunas de las reuniones- esté jugando a la retranca o no esté colaborando o apoyando una solución en este tema. Eso, de ninguna manera. Las expectativas son…

(Interrupción del señor representante Martín Tierno.- Respuesta del orador)

——Eso, en primer lugar.

En segundo término, hoy tengo una reunión con Catidu, a las cuatro de la tarde, por este tema. Lo que se decidió -más allá de avanzar o no, eventualmente, con lo que aspiran los transportistas internacionales- son dos cosas. Una es la exoneración del flete por el tramo nacional, que los colocaría en un pie de igualdad con los transportistas argentinos -que es lo que importa en este caso-, que por considerarse exportación de servicios no están gravados con IVA en ese tramo. Y la otra tiene que ver con la ausencia de control respecto a la retención que se debería hacer por parte de los importadores nacionales cuando contratan a un transportista argentino. Ahí es donde se da esa pérdida de competitividad.

A partir de esto, a nivel de los ministerios de Economía y de Transporte se decidió coordinar con la Dirección Nacional de Aduanas, que ya empezó a inspeccionar y va a hacer un control especial con respecto a este tema. De esa manera, aspiramos a desestimular un poco el incumplimiento en materia de retención de esos fletes.

La idea es que, ante el temor de que la comadreja pueda avanzar sobre otras cosas que tienen que ver con la operación, los propios importadores desistan de retener ese dinero, que, comparado con toda la operación, es muy chico porque incluye únicamente el flete interno, que en una operación normal siempre es muy chico.

En ese estado estamos. Esto que les estoy comunicando a ustedes, se lo voy a comunicar hoy a Catidu. La idea es que, en la próxima semana -ya lo coordinamos con el director nacional de Aduanas-, vamos a tener una reunión en forma conjunta, a los efectos de cruzar información, que es en lo que pueden colaborar los propios transportistas.

Quedo a disposición ante cualquier otra duda o pregunta.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- El director pidió que mencionáramos aquello que nos había quedado pendiente, porque es verdad que preguntamos mucho a la Dirección Nacional de Transporte.

En particular había consultado, además, qué estaba pasando con las dependencias de la Dirección Nacional de Transporte, si se mantenía el mismo número, si había cerrado alguna.

Por otra parte, con respecto al transporte internacional yo no me referí a la legalidad o no de la circulación, sino a los controles que se hacen. Digo esto porque el director me habló del sistema Lucia y yo pregunté, por ejemplo, en el caso de los vehículos que registra el peaje que son de chapa internacional -chapa extranjera-, qué solución encontró el Ministerio para registrar eso o si se está llevando a pérdida.

También pregunté acerca de los controles de pesaje porque, en el marco de la Rendición de Cuentas, tenemos un montón de reclamaciones de diferentes trabajadores y trabajadoras que cumplen el rol fiscalizador del Estado en la frontera con respecto al cumplimiento de las dotaciones que debe tener, por ejemplo, la Aduana, es decir, una serie de actores involucrados.

Además, consultaba con respecto a lo del pesaje no solo en relación al laboratorio -que me dice que se mantiene-, sino porque no hay mención alguna en cuanto al porcentaje de infracciones que se había registrado, justamente, en el marco de la utilización de la fiscalización del laboratorio de pesaje.

Con respecto a la siniestralidad, no tengo ánimo de polemizar, simplemente quiero plantear una preocupación que ha venido siendo una política de Estado desde hace mucho tiempo. Lo que nos preocupa, más allá de que se pueda entender que hay una percepción subjetiva del aumento, es que solo con leer los titulares de prensa, alcanza. "Tras siniestro en Salto, trabajadores transportistas…

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe, diputada. ¿Podemos ir a la directamente a la consulta?

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Justamente, quiero plantear la consulta.

Leo algunos titulares: "Tras siniestro en Salto, trabajadores del transporte de carga denuncian falta de condiciones laborales y reclaman controles del Estado". Otro dice: "Policía Caminera manifestó su preocupación por los accidentes protagonizados por camiones". Esta publicación es del 20 de abril del 2022. Otro expresa: "Sindicato de camioneros reclaman más controles para evitar siniestros: 'el único responsable es el Ejecutivo'". Este es del 8 de abril de 2022. Y así hay una serie.

Es decir, son los propios actores involucrados en el sistema de transporte de cargas los que están reclamando controles. Entonces, lo que estamos planteando es una preocupación genuina, pero, además, yo preguntaba específicamente por el convenio con el Inefop, que se venía renovando automáticamente -el último registro de renovación que tenemos desde la oposición es hasta el año 2019-, que era para la capacitación, precisamente, de choferes en lo que es la salud laboral, tratar de mejorar las condiciones de trabajo, los turnos, etcétera, una serie de condiciones para mejorar la formación de estas personas que están siendo parte del sistema. Además, también pregunté, si se había renovado el convenio, cuántos choferes habían pasado porque es un dato que no tenemos.

Entiendo que pregunté muchas cosas, por lo que vuelvo a pedir disculpas por eso.

En materia de preservación de la infraestructura, pregunté específicamente por los contratos de concesión que tiene la Dirección Nacional de Transporte bajo su control y seguimiento también. Me refiero al contrato con la terminal de Río Branco, el contrato con la Terminal Tres Cruces, el contrato con las estaciones de pesaje, con Ciemsa, el contrato con plantas fijas y móviles de técnica vehicular con Applus.

Asimismo, pregunté por la acreditación del laboratorio en normativa ISO.

Luego, con respecto a lo que se planteaba de los controles, estuve revisando los informes de la Unasev a los que hicieron referencia. Hay algunas inferencias que son difíciles de hacer leyendo solo los datos y estando por fuera de lo que es la gestión del transporte; hay situaciones que podrán tener que ver con la infraestructura vial, pero está claro que lo que nos preocupa es la fiscalización, justamente, de lo otro porque es algo que denuncian los propios trabajadores y trabajadoras del sistema, y las empresas también.

Hoy se hablaba de los sistemas de control y de una licitación por parte del ministro, y por lo que entendí, hasta ahora hay un solo oferente de ese tipo de servicio. Si no es así, estaría bueno que se aclare.

Con respecto a lo que tiene que ver con la siniestralidad, que es un problema realmente importante para el Uruguay -hoy se le agregaron otros, pero la siniestralidad viene siendo un problema-, la única mención a siniestros de tránsito que hay en toda la exposición de motivos de la Rendición de Cuentas es con relación a las operaciones traumatológicas que se podrían llegar a hacer en el hospital del Cerro, producto de siniestros de tránsito. Es decir, no hay mención alguna a los siniestros de tránsito. Tampoco figura en el Tomo II de Presidencia; sí está, obviamente, dentro de las metas de la Unasev, pero ni siquiera habla de la participación del transporte de carga en lo que tiene que ver con la siniestralidad; es decir, las metas no están tan desagregadas, por lo menos.

Simplemente quería plantear estas dudas que me quedaron.

En cuanto a lo que se planteaba con respecto a la ampliación del parque vehicular, estaba viendo que, en 2020, la ampliación de dicho parque fue de un 0,7 %. El ministro refería, justamente, a que se había desatendido en base al crecimiento que había tenido el parque vehicular. En cuanto al mantenimiento de la infraestructura me gustaría si pudieran ampliar un poquito.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Quisiera hacer dos o tres preguntas y una reflexión.

Primero, reitero que quisiera conocer el mecanismo por el cual se realizó aquella afirmación con relación a hacer responsable al cocontratista de la carga. Esto no apareció en la Rendición de Cuentas, en un tema en el que hay múltiples condiciones.

Segundo -disculpen la insistencia-, sigue sin cerrarme el porqué de los criterios de asignación de los subsidios especiales, coloquialmente llamados subsidios de guerra. Intenté con algún número mostrar que hubo criterios diferenciales entre los servicios metropolitanos o suburbanos y el inter, y uno partía de la base de que había un criterio único.

La tercera refiere a la transformación de la movilidad o al proceso hacia la movilidad eléctrica, una apuesta muy fuerte que el Estado se ha marcado. Lamentablemente, ahí no pudimos conocer la posición del Ministerio.

Agrego un cuarto punto que se nos quedó pendiente en esta vorágine de temas y hace al transporte, pero en este caso al transporte aéreo. El artículo 111 de la ley de Rendición de Cuentas impone a las empresas aéreas, marítimas, fluviales y terrestres, una nueva tasa de algo así como 12,7 UR. Ya estaban los servicios marítimo, fluvial y terrestre, y se incorpora el aéreo. La Cámara Uruguaya de Turismo ha sido muy crítica sobre este aspecto. Nos gustaría conocer la posición del Ministerio al respecto, teniendo en cuenta que es un tema que hace naturalmente a la conectividad aérea y al transporte aéreo civil.

Voy a la reflexión final.

El director acaba de informar que el personal a cargo del área de la guía de carga son dos personas; en abril, eran tres, director: perdimos el 33 % del personal en un proceso de implementación de guía de carga, que para el control es sustantivo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Algunas de las preguntas las voy a responder yo, y otras, tal vez, las conteste el director.

En lo que tiene que ver con las consultas de la diputada Díaz, coincido con que el aumento del parque automotor en 2020 es el porcentaje que ella decía, y reitero lo que dije: el problema está en que no se hizo lo que había que hacer, antes; por eso tenemos

los siniestros que hoy tenemos. Si hubiésemos atendido adecuadamente la red vial, no tendríamos la dificultad que tenemos, que no se dio como consecuencia de que se incrementó en 2020 y 2021 el parque automotor: ya venía aumentado y venía con una sobrecarga que era insostenible. Por eso, tenemos que hacer una nueva inversión y estamos incorporando, como ustedes habrán visto, en cada una de las modalidades de transporte, montos exagerados en seguridad vial. Estamos hablando de rotondas, intercambiadores, porque no se hicieron. No es con ánimo de polemizar, pero tengo que decirlo: no se hicieron. Si hubiese habido un aumento ahora, sería problema nuestro no preverlo. Lo que no se hizo fue prever lo que sucedió: que la producción se multiplicó por cuatro y la red vial seguía siendo la misma, con el mismo trabajo, con las mismas condiciones constructivas; no se innovaba ni se generaban nuevas vías.

Estamos incorporando 642 kilómetros nuevos de vía, que significa casi un 10 % de lo que había de red vial. Esto es consecuencia de que estamos haciendo lo que no se hizo, y no digo solo hace 15 años, hace 20 o 30 años, para no hablar solamente del período anterior, pero no se atendió, y hoy estamos intentando atenderlo de la mejor forma posible, buscando financiamientos, herramientas e ingeniería financiera que no teníamos para poder pegarle un golpe que es necesario como país. Y no es un tema partidario ni político; digo cómo es la situación.

En lo que tiene que ver con los siniestros, el dato que tenemos de la Unasev es el mismo que ustedes.

Respecto al transporte de movilidad eléctrica, estamos trabajando fuertemente y es posible que en estos días -en el correr de treinta o cuarenta días- estemos haciendo algún anuncio los ministerios de Economía, Industria y Transporte, y la OPP, sobre cuáles van a ser los criterios para adelante, que va a generar un impulso mayor aún a la movilidad eléctrica, independientemente de lo que ya está hoy contemplado dentro de los beneficios establecidos hasta el momento.

Con relación al transporte aéreo, que se mencionaba, más allá de que esté en la órbita del Ministerio del Interior, nosotros también -se mencionaba la postura nuestra- estamos trabajando con el Ministerio de Turismo para revisar el tema tasas y, por el contrario, lo que buscamos es fomentar un incremento de las líneas aéreas que tenemos en Uruguay. Para eso, vamos a tener que revisar la totalidad de los costos que tienen, para que puedan llegar a nuestro país mayor cantidad de empresas. Estamos trabajando en eso con Presidencia de la República, con nuestra dirección de Transporte Aéreo y con el Ministerio de Turismo, como usted decía.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En forma complementaria a lo que decía el ministro, se está trabajando -articulando con la Dinacia (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) y con los distintos actores- en la reformulación y actualización de varias normas que tiene Uruguay vinculadas a la actividad aérea que están pensadas para una época en que Uruguay tenía una aerolínea de bandera nacional y que, en ese momento, defendían su actividad, pero hoy se han transformado en un obstáculo -al no tener esa aerolínea de bandera nacional- para la instalación de aerolíneas internacionales en nuestro país. Esas normas que en su momento fueron escudo de protección hoy son un obstáculo para la instalación en nuestro país de aerolíneas internacionales. Estamos trabajando también en eso; obviamente, respecto a algunas de estas normas tienen que opinar el Ministerio de Economía y ni que hablar el Ministerio de Defensa y la Dinacia. Estamos trabajando en la Junta Aeronáutica para poder derogar algunas de estas normas que hoy son un obstáculo, con el fin de instalar nuevas compañías en nuestro país y que puedan operar desde aquí.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Antes de pasar al transporte, quiero responderle al diputado de Colonia, que estaba preocupado por los puentes.

Los puentes los tenemos detallados. En la Ruta N° 1 no son 11, son 12, finalmente. Hay uno más porque, con el nuevo trazado, se va a requerir un nuevo puente sobre La Caballada. En la Ruta N° 1, tenemos: Arroyo Pereira, Arroyo Pavón, Arroyo La Boyada, Arroyo Cufré, Riachuelo. En algunos lados son nuevos, en otros, son modificaciones, ensanches, refuerzos.

Lo que habíamos anunciado en el plan de obras, que eran 11, son 12. Después lo revisamos y puedo entregar el listado. Los 227 puentes que se van a intervenir son intervenciones en su totalidad: algunos son nuevos; otros, refuerzos, y otros, ensanches.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Voy a tratar de no dejar nada de lado y si lo hago, me lo reiteran, por favor.

Con respecto al tema de la corresponsabilidad, que planteaba el diputado Fernández, es verdad. No se debe a una omisión en la remisión, sino que un informe de los servicios jurídicos del Ministerio nos indicó que en realidad, desde el punto de vista jurídico, se consideraba que las normas que existían actualmente contemplaban adecuadamente esa eventual corresponsabilidad y en ese entendido fue que no se remitió.

Con relación al tema de las regionales, creo que lo contesté, pero lo reitero con mucho gusto.

Son trece regionales; funcionan actualmente de la misma manera que venían funcionando antes de que llegara esta nueva Administración, sustancialmente, además, con la misma cantidad de trabajadores.

En lo que refiere al convenio con Inefop, es verdad que a raíz de la pandemia.... No sé si la diputada tiene claro cómo funciona el convenio, pero básicamente es a iniciativa de las propias empresas de transporte que, ante la necesidad de requerir choferes con una experticia mayor, recurrieron y recurren a ese convenio.

En la Dirección Nacional de Transporte estamos en una actitud de expectativa, esperando a ver si existen o no existen necesidades por parte del propio sector, necesidades que, obviamente, no vamos a generar ni a estimular nosotros.

El Laboratorio de Pesaje sí está funcionando y ha mantenido la certificación ISO correspondiente, después de todos los exámenes y de toda la revisión de procedimientos.

Con relación a la siniestralidad, quiero reiterar algo: esta problemática nos importa a todos; eso creo que está claro. Por suerte, no se le ha dado una dimensión mayor, más allá del manejo que algunos trabajadores han hecho del tema públicamente, cuando sucede algún tipo de siniestro.

Lo único bueno de todo esto es que si uno toma las cifras del informe anterior de la Unasev -parafraseando al diputado Fernández Cabrera-, verá que hay un 33 % menos de siniestros en ese 3 % actual, porque llegaba al 4,2 % o 4,3 %.

Hay muchísimo para mejorar; eso está claro. Estamos todos empeñados en lo mismo; veremos qué pasa.

También se preguntó sobre el control del transporte internacional.

Como decía, es imposible que un transportista informal circule por la frontera a nivel del Mercosur porque los controles previos al momento del ingreso de la documentación al

sistema Lucía -sea por una operación de importación, de exportación o de tránsito-, automáticamente, disparan la información. Es más: los datos se renuevan dos veces por día. Ahí se ve claro si ese transportista está al día con el Banco de Previsión Social, la Dirección General Impositiva, el Banco de Seguros y la Inspección General del Trabajo. Fue en ese sentido que me expresé.

No existe control de los aportes a la seguridad social con relación a si hay algún tipo de aporte menor al que correspondería; eso lo deben controlar los servicios inspectivos del Banco de Previsión Social. Lo que se controla es si está al día o no, si existe convenio y está al día, etcétera. Por eso, parece muy difícil.

Con respecto al transporte nacional, lo que sucede es lo que mencionaba hoy: se hace, sustancialmente, a través de los servicios inspectivos y de la balanza.

En relación al exceso de peso, hay dos temas a destacar. Uno tiene que ver con los pasos de frontera, donde hay criterios distintos de aplicación. Yo soy abogado y la ingeniería no es lo mío, pero sé que hay una diferencia entre las balanzas dinámicas y las balanzas estáticas. Brasil tiene las estáticas y Uruguay, las dinámicas. Por eso, a veces, hay pequeñas diferencias. De todos modos, hay un margen de tolerancia. Puede suceder que una carga salga de Brasil con un peso e ingrese a Uruguay con otro, que excede la tolerancia. Cuando eso sucede, se corrige manualmente; esta situación se da, pero esporádicamente.

Por otra parte, todos los días escucho quejas de fugas porque los transportistas no entran a pesar y demás. Hoy, está todo firmado y las filmaciones se conservan noventa días. Al filmarse, no hay manera de que alguien diga que no vio la luz roja. Como los trámites están durando menos de noventa días, podemos controlar en ese período.

Espero haber sido claro; si me quedó algo pendiente, me lo mencionan.

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuando con la consideración del articulado, tiene la palabra el señor ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No contesté la pregunta sobre los peajes internacionales.

Ya se puso en práctica, en Andresito, el primer peaje electrónico. Allí mismo se puede adquirir. Si el vehículo no lo tiene, no pasa. Es más: los funcionarios se encargan de colocar el TAG para que pasen por Andresito, donde el peaje ya es totalmente electrónico.

En los demás lugares están pagando, salvo en la noche. Esto será así hasta que se instrumente el mecanismo electrónico; el mes que viene empezamos con dos más. Así que vamos por ese camino.

Cedo el uso de la palabra al señor subsecretario para que se refiera a otro tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor subsecretario.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El diputado Fernández Cabrera citó una versión taquigráfica sobre una referencia que yo hice el pasado 1º de diciembre del 2021 vinculada con un plan portuario con el Banco Interamericano de Desarrollo. No era con el BID.

Yo hablé de la elaboración de los términos de referencia de un plan portuario con el apoyo de otro organismo multilateral. Eso se realizó, como informé en esa instancia en la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Diputados. Luego, el organismo multilateral nos dijo que habían cambiado los fondos para nuestro país y que

no tenía posibilidad de seguir adelante con el financiamiento de este plan. Así que, en ese sentido, no se pudo avanzar como se hubiese querido.

Sí sigue siendo un objetivo la tecnificación y modernización de los procesos portuarios para todos los actores vinculados a puertos y transporte del gobierno.

Queremos referirnos, además, a algo que ya anunció la propia Terminal Cuenca del Plata esta semana: vamos a tener en Montevideo la primera terminal de contenedores sustentable de América del Sur, que se va a incorporar dentro de las obras. Días pasados, se anunció que se había adjudicado a un consorcio encabezado por Jan de Nul las obras de la terminal.

Dentro de ese proceso de obras, los barcos van a tener la posibilidad de acceder a energía eléctrica, sustituyendo los motores en los momentos de operaciones en el puerto de Montevideo, con los beneficios ambientales que supone para la ciudad y para nuestro puerto. Es decir que seremos pioneros en América del Sur en este tipo de tecnología para la operación de los barcos. Queríamos aprovechar la oportunidad para referirnos a este tema, que nos parece muy importante para nuestro principal puerto.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quedan pendientes algunos temas relativos a los puertos y demás, que después se podrán contestar.

Ahora, voy a referirme a AFE. Me gustaría hacer, por lo menos, una consideración inicial de nuestra parte de por qué el gobierno nacional plantea la posibilidad de transferir toda la parte de infraestructura ferroviaria al Ministerio. Cuando hablo de infraestructura me refiero, específicamente, a la red ferroviaria, o sea, a todo lo que son vías.

Hay una razón lógica que no es caprichosa de este ministro ni de este gobierno. Este proceso se inició en el gobierno anterior. A nadie escapa que hay una legislación que llevó a que el gobierno anterior tomara la definición clara de darle la tarea de control de la red ferroviaria central al Ministerio de Transporte y Obras Públicas: el control y todo el sistema a que refiere ese tramo específico. La creación de la dirección ferroviaria dentro del Ministerio fue otro de los temas que incorporó el gobierno anterior. Esto llevó a que el Centro de Control -el corazón, como bien decía el diputado Olmos, quien después leerá la versión taquigráfica-, sin duda, pasara a ser vital para lo que se vendrá en el desarrollo ferroviario en Uruguay. El Centro de Control también está incorporado, por ley, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y es nuestra tarea llevarlo adelante.

Haciendo un diagnóstico claro de la realidad de AFE con el Directorio -fundamentalmente, con los integrantes que pertenecen a la coalición-, concluimos que a AFE se le dejó todo el resto, que es todo lo que está mal: todo el resto de la red ferroviaria. Se hace insostenible poder generar una nueva inversión en este sentido, más aun cuando el Estado uruguayo está invirtiendo más de US$ 2.000.000.000 en el desarrollo ferroviario en un solo tramo, como decisión del gobierno anterior. ¡Imagínense cuánto podría llevarnos darle oxígeno a AFE para que atienda otras redes ferroviarias!

Entonces, dijimos: "Vamos a sacarle a AFE, por lo menos, la mochila que tiene de la infraestructura." -es una mochila- "Démosle la oportunidad a la empresa estatal AFE de que pueda ser eficiente dentro del rol de operador comercial y de pasajeros". Eso es lo que pretendemos hacer a través de este articulado. No es más que eso: sacarle el problema más grave que tiene AFE, que no lo puede atender. Obviamente, después le voy a pasar la palabra al vicepresidente de AFE para que se refiera a este asunto. Aprovecho a pedir disculpas porque hoy no vino el presidente del organismo; fue operado

la semana pasada y todavía está convaleciente. Igual, nos acompañan el vicepresidente y los gerentes de AFE, quienes pueden ayudarnos en todo esto.

La decisión del gobierno fue tomada realizando el diagnóstico de la situación real de AFE, analizando las acciones llevadas adelante por el gobierno anterior y evaluando la mejor solución.

Voy a dar una opinión muy personal: estoy convencido de que si nosotros seguíamos con el criterio utilizado en los últimos quince años, AFE desaparecía sola. Esta es una opinión absolutamente personal y la quiero dejar sentada hoy acá: al ritmo que venía, desparecía sin que a nadie se le moviera un pelo; se caía. Un sinnúmero de cosas hacen pensar esto. Por ejemplo, que se pasara de mil y pico de funcionarios a los cuatrocientos que existen al día de hoy, y la baja o, prácticamente, nula inversión que ha tenido en los últimos años.

¿Qué estamos haciendo? Salvando a AFE. Esto es todo lo contrario a lo que se dice por ahí; he escuchado que se quiere privatizar, que se quiere eliminar. Estamos salvando a AFE. Estamos intentando darle la posibilidad de que sea eficiente en el rol protagónico que va a tener. Además, es necesario que en el nuevo desarrollo ferroviario del Uruguay haya una empresa testigo -puede ser AFE a través del SELF-, operando en las vías y actuando como un competidor público-privado, en igualdad de condiciones. De lo contrario, sin duda, al ritmo que llevaba, lo seguro era el cierre. Yo no la iba a cerrarla, pero, créanme, que si continuaba a ese ritmo, se cerraba sola, porque en estos últimos quince años no hubo nadie que se preocupara realmente por AFE. Es más, cuando surgió la necesidad de desarrollar el ferrocarril en el Uruguay, se lo dimos a un privado, y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que controlara. O sea: AFE fue ignorado totalmente. Eso es lo que yo he visto y lo que nos llevó a trabajar con los directores de la coalición en AFE. Les preguntamos: "¿Ustedes tiene la misma percepción?". Nos respondieron que sí. Entonces, empezamos a pensar cómo podíamos ayudar.

El Ministerio, hoy -dentro de la ejecución de la obra ferroviaria, que bien trasmitió el ingeniero Ceiter-, tiene un equipo humano, de técnicos y de profesionales en lo que hace a la obra civil que se está desarrollando en la red ferroviaria. Eso ya lo tenemos en el Ministerio; esos recursos humanos los tenemos. ¿Qué tenemos que hacer? Si le dejamos la infraestructura a AFE, sin saber dónde podemos seguir, ¿tenemos que armar todo un equipo de técnicos en AFE o utilizamos los que tenemos en el Ministerio? Consideramos que hay que optimizar recursos. Más allá de la red vial ¿qué hace el Ministerio? Atiende la infraestructura vial, arregla la ruta, la tiene en condiciones; por ahí circula el transporte de carga. Con este articulado se pretende atender, también, la red ferroviaria, para que circulen los operadores ferroviarios, obviamente, pagando un canon en lugar de un peaje. Es tan simple como eso. Nos pareció oportuno presentarlo en esta rendición, antes de que el deterioro sea mayor, porque la verdad es que nos encontramos con una situación caótica. Quizás la gente de AFE pueda presentar alguna imagen al respecto -sé que trajo material- porque esto no es un invento de nadie; es una realidad. Queremos echar una mano para ver si la podemos salvar. Ahora bien: AFE debe buscar -esa es la tarea que le queda- nuevos clientes, como bien decía Olmos. El gerente nuevo de AFE -quien está presente-, va a tener que trabajar al respecto; va a tener que ser eficiente, evaluar la viabilidad de los pasajeros, pelear, si en algún momento es oportuno, en el área metropolitana, y competir con los privados, que van a estar en las vías. Es tan simple como eso.

Este es un breve resumen inicial de por qué el gobierno ha presentado estos artículos.

Si lo entiende oportuno, señor presidente, me gustaría que hiciera uso de la palabra el vicepresidente de AFE, a fin de contestar muchas de las preguntas que hicieron algunos de los legisladores y aclarar aún más la situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el doctor Gustavo Osta.

SEÑOR OSTA (Gustavo).- El ministro ya explicó, en líneas generales, la intención detrás de los artículos que hoy se presentan.

En primer lugar, quiero decir que, para mí, siempre es un honor estar en el Parlamento y comparecer como integrante de un órgano ejecutivo ante los representantes del pueblo. Digo esto en términos del cumplimiento de la liturgia republicana que debe presidir todos los actos de quienes estamos en el ejercicio del gobierno.

Me acompañan el gerente general de AFE, ingeniero Jorge Borges, la secretaria general, doctora Silvana Sergio, y el gerente general de la empresa SELF, licenciado Benjamín Kemanian, quienes, desde luego, en algún momento, pueden ingresar en detalles más técnicos de esta presentación en la Comisión.

La introducción del ministro fue muy importante. Esta es una buena instancia no solamente para plantear la discusión de unos artículos en concreto, sino también para hablar del tema de fondo: de lo institucional y de lo que se proyecta para el nuevo ferrocarril que nace.

Hay un renacimiento del modo ferroviario. En esa nueva instancia, obviamente, el Estado, a través de AFE, quiere tener participación. Hacia eso vamos. Aquí está presente todo el sistema político. Me parece que es bueno hablar de esto con sinceridad, con honestidad y de manera frontal, para saber dónde estamos y hacia dónde vamos.

El diputado Olmos planteó una serie de interrogantes. De alguna manera, haciendo alusión a los artículos que se plantean, hizo una referencia puntual al año 2002. Obviamente, asumir este tipo de discusiones requiere una visión hacia adelante, pero también hacia atrás, para ver de dónde se comienza.

Quiero ser muy honesto y profundizar un poco en lo que decía el ministro. Estos artículos no pueden ser analizados de manera aislada. Como estamos introduciendo una reforma estructural, es relevante ver la situación de origen.

Al asumir, tuvimos la sensación de ingresar a un organismo que estaba en una situación muy crítica. Como prueba de ello, vamos a mencionar datos objetivos, a fin de no teñir la discusión de elementos subjetivos.

Un indicador relevante para el transporte ferroviario es la carga. Precisamente, el diputado Olmos hacía una referencia temporal. En el año 2004, AFE transportaba 1.220.000 toneladas. En el año 2018, previo al levantamiento de las vías, los registros de SELF dan cuenta de 412.000 toneladas. Este número -este también es un dato objetivo- es el más bajo en la historia del transporte del ferrocarril en el país. Ese es un elemento a tener en cuenta.

Hablemos ahora de la cantidad de funcionarios. En 2004 había 1.094 funcionarios. Al asumir nosotros, en 2020, había más de 427; 440, quizás.

Todo esto sin que haya habido un aumento en la eficiencia en la gestión.

¿Qué pasó en este período de tiempo? Hubo un aumento de la carga en el país: pasó de 15.000.000 a 60.000.000 de toneladas. Hacemos una salvedad: hoy se hablaba de un volumen de 39, pero se llega a 60 porque hubo repeticiones de transporte de la misma carga en ese período. Entonces, en ese período se pasó de 15.000.000 a

60.000.000 de toneladas. Es decir que la participación de AFE bajó a la tercera parte mientras la carga se multiplicó casi por cuatro. Entonces, eso, me parece, es un indicador de caída de la presencia del ferrocarril en lo que es el transporte general del país.

A la vez, fuimos testigos de ingresar a una organización que se mide por sus áreas de actividad, pero también por su funcionamiento, por el relacionamiento con los funcionarios y con el sindicato. Llamativamente, observamos un alto nivel de conflictividad, un poco extraño en cuanto al resto de la Administración. En algunos períodos más que en otros, hubo una intensidad en el conflicto con el sindicato, que realmente nos llamó la atención, al punto de encontrar apreciaciones muy fuertes, muy fuertes; hay registros en la prensa. Hubo acusaciones muy fuertes, como por ejemplo una de ellas, que decía que, por poco, estaban dejando una bomba activada para el gobierno que venía y que estaba al borde del cierre. Ese era un nivel de relacionamiento y de conflicto complicado para la gestión.

Luego, encontramos una situación administrativa caótica. Hago mención a estas cosas con la intención de informar a todos los partidos políticos; no hay una intención velada de ofender ni de atacar. Parto de la base de que estas cosas seguramente no las sepan, inclusive, quienes integraban el gobierno en ese momento, a otro nivel. Uno se pregunta: "Pero ¿cómo puede ser que no se paguen los gastos comunes del lugar donde uno está?" -cosas chicas, pero significativas-, porque AFE tiene oficinas en pisos de un edificio del Banco Hipotecario y convive con los ciudadanos. Nosotros decimos que es una sede muy democrática porque nos cruzamos con los vecinos con sus perros, con los chiquilines con sus bicicletas, etcétera. Bueno, por mucho tiempo AFE no pagó los gastos comunes y tuvo un problema, ¡a ese nivel! ¿Qué necesidad había de llegar a eso? Había deudas de patentes, deudas del impuesto de primaria… En fin. Luego, cosas más grandes, vinculadas con el tema de la infraestructura, cosas que nos podían llamar la atención a cualquiera de los que estamos aquí y que tenemos trayectoria en política. Se construye una vía, pero resulta que no tiene principio ni fin. Y ahí fueron US$ 124.000.000. Realmente, llama la atención. Y uno dice: "Pero ¿cómo?"; "Hubo un error de cálculo"…

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe, señor vicepresidente, le vamos a solicitar que se ajuste al tema de la Rendición de Cuentas porque tenemos que recibir a otra delegación a la hora 16.

SEÑOR OSTA (Gustavo).- Entiendo, señor presidente. Por eso daba la explicación anterior, porque el articulado no es porque sí, "porque ahora volvimos a 2002 porque…". ¡No! En realidad, hay una situación de deterioro que lleva a que ante los compromisos que se deben asumir, no haya tiempo para reestructurar todo lo que habría que reestructurar para que el tema de la infraestructura se mantuviera en AFE. Por ejemplo, hoy tenemos noventa y cinco funcionarios con edades cercanas a la jubilación en un 50 %. El anterior vicepresidente de AFE, antes de dejar el cargo, sostenía públicamente que por lo menos se necesitaban trescientos y que el ente, en total, necesitaría quinientos funcionarios más. O sea: en términos materiales y de gestión es imposible que AFE pueda reestructurarse en los plazos que existen, por las dificultades que conlleva, de aprendizaje necesario para hacerlo.

Entonces, claramente, esta es una solución que encuentra en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el clivaje -llamémosle en estos términos- natural. Previo a que naciera AFE como ente autónomo, el pasaje fue por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, hasta que se creó AFE en 1952.

Durante el gobierno anterior, por ejemplo, hubo acuerdos -uno en 2011 y otro en 2017- entre AFE y el Ministerio para el mantenimiento de la vía principal, es decir, la que

va de Montevideo a Rivera. Entonces, no nos parece que sea un tema que esté muy distante de una determinada lógica que hace que para quienes estamos en este tipo de actividad veamos que esta es una solución razonable.

Se preguntó cuántos funcionarios se van a trasladar. Se trata de 143 funcionarios de la parte de infraestructura, comunicaciones y torre de control, quienes no pierden su salario, su jerarquía institucional ni su categoría. De alguna manera, me parece que estamos contribuyendo a generar una solución que en definitiva va a redundar en que AFE logre persistir, concentrando su actividad en la carga y dejando esta actividad, la organización institucional especializada en manos del Poder Ejecutivo, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de modo que puedan hacer el mantenimiento y elevar el estándar necesario para que el resto de la red ferroviaria pueda estar en condiciones. ¿De qué? De estar habilitada para los distintos operadores, entre ellos, este. Entonces, ¿dónde se concentra el Estado? En la carga AFE, a través de SELF. Creo que ahí es donde está el futuro. Y en esto creo no estar solo. Hay versiones de directores de otras épocas, de gobiernos anteriores -no del actual-, en las que claramente se fijaba allí el objetivo. AFE tiene un papel para jugar allí a través de SELF. Nos parece que ahí hay un camino para trabajar

Estamos trabajando fuerte, firme y bien en SELF para ponerla en condiciones de manera de competir; en la previa, obviamente, la competencia va a estar con empresas, quizás, con una mayor capacidad; esto en lo previo. Pero ahí hay un partido a jugar y estamos trabajando fuertemente en eso porque hay un aumento de carga importante, hay posibilidades de que las mejoras en la infraestructura generen tráfico de cargas desde la región hacia el puerto de Montevideo. Creemos que allí hay un potencial importante para trabajar.

Hay otras preguntas formuladas por el señor diputado Olmos en cuanto al transporte de pasajeros.

Previo al levantamiento de las vías estaban las frecuencias a 25 de Agosto y Sudriers. Todo indica que cuando las vías estén en condiciones eso se va a poder reestablecer con la adecuación razonable al parque de coches que tiene AFE.

El proyecto del ferrocarril central también tiene previsto algunas frecuencias. Según lo que me dijo hoy el gerente general de AFE, estamos en el equivalente. Por lo tanto, esas frecuencias van a poder mantenerse.

Otro debate es la rentabilidad. Esa es otra historia y hay que ver cómo se transita. El exvicepresidente Rivero decía, previo a abandonar el cargo, que el gobierno de la época le exigía rentabilidad y, si no, que cerrara el servicio de transporte. Lo exponía de esa manera tan fuerte, pero tan clara. Esa es una posición. Veremos cómo se va a desarrollar eso. Y planteo este tema porque en estos últimos años no han existido temas tabú en esta cuestión. Uno, en la previa, puede pensar que no, que únicamente se debe contemplar un fin social, digamos, ¿no? Sin embargo, las posiciones durante el gobierno anterior en este tema iban en ese sentido, dichas por el expresidente Rivero en distintas versiones de prensa.

En cuanto a las interrogantes del señor diputado Lereté, es verdad que hay un informe de la consultora argentina AC&A. Este informe le costó a la Administración US$ 2.650.000; a veces son errores que suelen ocurrir, pero, bueno.

Esa consultora, por ejemplo, le proyectaba a SELF, 1.188.000 toneladas para 2014, una cifra absolutamente alejada de la realidad, o le planteaba para 2018, 3.635.000 toneladas de transporte de carga, cuando transportó 418. Digo esto porque a

veces se ingresa en este tipo de gastos en función de proyectos que después no se logran concretar.

Lo mismo pasó con la reestructura, que no sucedió. Las gerencias de AFE no pasaron de diez a cuatro como se solicitaba y tampoco pasó lo que se pronosticaba, de doscientos empleados en SELF.

Esa misma consultora fue la que recomendó un nuevo sistema AUV (Autorización de Uso de Vía) para modernizarlo. Eso derivó -con esto contesto la pregunta del señor diputado Lereté- en una licitación de US$ 5.000.000. Cuando nosotros ingresamos, ese sistema no estaba funcionando. Se empezó a utilizar de manera parcial en 2017 y en nueve meses iba a estar operativo. Esa era una de las condiciones técnicas que ofrecía en ese momento la empresa brasileña llamada ART. Ahora, estamos lidiando con ella para ver cómo podemos hacer para que eso finalmente se pueda poner en funcionamiento, a pesar de las dificultades que tiene al no ser el sistema que utiliza UPM. Es bueno decir que esto ha tenido un fuerte cuestionamiento por parte del sindicato.

En cuanto a la carga, en el momento más crítico de 2018, de once clientes, se perdieron ocho, y no se pudieron recuperar. Estamos trabajando para eso…

SEÑOR PRESIDENTE.- Discúlpeme, doctor Osta; antes de dar la palabra a la señora diputada Lilián Galán, quiero decirle que si bien a la hora de realizar las preguntas no estaba en sala -estaba desempeñándose en la presidencia la señora diputada Ana Olivera-, quiero solicitarle si se puede remitir solamente a lo que tiene que ver con la Rendición de Cuentas, porque claramente estamos cortos de tiempo.

SEÑORA REPRESENTANTE GALÁN (Lilián).- Estoy en la misma línea que el señor presidente. Durante todos estos días, desde la coalición nos dijeron que teníamos que ceñirnos a la Rendición de Cuentas. Entonces, póngale que fuimos los peores de la clase en AFE, bueno, ¡ta!, pero vamos a la Rendición de Cuentas. Son las tres y veinte, y a las cuatro empezamos con el Inisa. Por lo tanto, vamos a ceñirnos a la Rendición de Cuentas.

SEÑOR OSTA (Gustavo).- A mí me resulta incómodo no responder las preguntas que me hacen, pero hago lo que usted me indique. Me pareció una falta de cortesía no hacerlo y fue en ese sentido que lo hice. Le podemos mandar más información por otra vía.

También es un tema importante a tener en cuenta, vinculado a este de infraestructura y al pasaje de un área de AFE a otra área del Estado, lo que en la Rendición de Cuentas del año 2013 incluía el Poder Ejecutivo de aquella época. ¡Y este sí es un antecedente que tiene que ver con el articulado! Incluía y habilitaba a SELF a intervenir en la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria y a realizar transporte de pasajeros en el área metropolitana de Montevideo. En ese momento el presidente era Setelich. Y hubo un lío importante porque, en definitiva, las acusaciones sí, eran de vaciamiento de AFE, porque todo pasaba para SELF, hasta la infraestructura ferroviaria.

Entonces, cuando abordamos el tema de que la administración de la infraestructura ferroviaria pueda pasar a otra dependencia que no sea AFE dentro del Estado, no estamos introduciendo un elemento distorsionante a lo que debería ser una lógica de funcionamiento. En referencia al primer artículo, lo que tiene que ver con el pasaje de la infraestructura para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es con el objetivo de que se puedan garantizar niveles de mantenimiento y de mejoramiento en el estándar para el tren que se viene. Esto es actuar, de alguna manera, en línea con los desafíos que está presentando el modo ferroviario en el futuro.

Si quieren profundizar un poco más en la visión de SELF, ya que el diputado Olmos lo preguntó, no tengo inconveniente. Además, creo que agregaría mucho a la Comisión la intervención del nuevo gerente general, para que dé cuenta de por dónde se está caminando a los efectos de potenciar la empresa pública.

SEÑOR KEMANIAN (Benjamín).- Tratando de enfocar la situación y de enfocarme en el pedido de resumir los tiempos, imaginemos un resumen ejecutivo, en este caso, oral.

La primera condición es tener la convicción de que estamos en un nuevo modo. Dentro de lo que es el multimodalismo, de la comprensión de Uruguay como un país netamente de tránsito en la región y de todo el desarrollo del sector portuario, debemos entender que el modo ferroviario es absolutamente necesario para acompañar el modo carretero, el modo terrestre. Esto es una realidad. Como sabrán, el transporte ferroviario nunca es sustituto del transporte terrestre, es complementario del terrestre y del marítimo. Existe una serie de cargas, de materias primas, de productos, normalmente previstos como de bajo valor agregado, que son los primeros clientes del modo ferroviario; también existe el otro extremo, que son los de mayor valor agregado, que por otras cuestiones, que tienen que ver con temas de inventarios y de costos de seguros, también son los más indicados para el transporte ferroviario.

Como decía el vicepresidente en la introducción, nosotros asumimos hace muy poquito tiempo y nos estamos interiorizando de la realidad, pero con la convicción y el mandato del Directorio -por supuesto, derivado del señor ministro- de constituirnos efectivamente en un operador real de cargas. Como bien decía el ministro -y creo que lo planteó muy adecuadamente-, dada la nueva realidad de que habrá un operador privado de gran porte, con experiencia internacional, por un lado, y que tiene la carga cautiva, que tiene sus procesos de transporte atados, como se dice habitualmente, que tiene sus costos, su análisis y que maneja con gran profundidad y profesionalismo esa tarea, es muy importante que exista, digamos, una empresa testigo, un modo testimonial por parte del Estado.

En ese sentido, se plantea la nueva actividad de SELF que, además, tiene que ser rentable. Analizar la rentabilidad implicaría otros factores que llevan a muchas cuestiones técnicas que evidentemente no son para este ámbito, no porque no se fueran a comprender, sino porque llevaría demasiado tiempo dar explicaciones sobre el costo, cómo calcularlo, cómo analizarlo y otros factores, pero también debemos ser conscientes de que SELF -como ha pasado en los últimos días- compra el combustible a Ancap y se lo paga, tiene que pagar los salarios y los paga, tiene que pagar BPS y lo paga. Por lo tanto, como lo hablamos hace unos días, apuntamos a un cambio cultural en el siguiente sentido: se ha perdido la costumbre en el Uruguay de lo que es el modo ferroviario, además de lo que implica -entiendo que es un área que no nos compete a nosotros, sino a AFE- el fin social del transporte de pasajeros, para lo cual los ciudadanos deben volver a acostumbrarse a que los trenes circulen sobre la vía. Eso es lo que implica ese cambio cultural al que refiero: tienen que acostumbrarse a que es un medio de transporte eficiente, ecológico, que acompaña también las nuevas concepciones de vida. Evidentemente, no podemos dejar de considerar que la inversión que el Estado realiza y el compromiso que tomó con el operador privado -que va a operar las cargas de UPM- implican no solamente una nueva modalidad, sino el planteamiento a la ciudadanía y, por ende, a todos, de que hay nuevos estándares a considerar, que son los que el Ministerio de Transporte también está tomando en cuenta en distintas áreas, en distintas direcciones. Son los que nosotros debemos considerar a la hora de competir en el mercado. Habrá probablemente otros.

Como ya se decía, lamentablemente, al momento del levantamiento de vías no se ha considerado el impacto que iban a tener tanto AFE como directamente SELF en cuanto al proceso de cargas, a la pérdida de clientes, a dejar inactiva una parte del personal.

Hoy, en determinado momento, se hizo una referencia con respecto al personal de conducción. Es correcto que la formación de gente lleva de dos a tres años; por lo menos, es lo que se considera. También, debemos decir que no podemos mantener otros dos o tres años a determinada cantidad de personas que efectivamente no estarían en condiciones de prestar servicios, como mínimo, hasta dentro de dos años. Una parte de ese personal, justamente, ingresaría en otras temáticas como, por ejemplo, en el tema de la prejubilación, en algunos aspectos psicofísicos, temas médicos y la habilitación de las licencias por parte de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

Creo que puede ser importante para ustedes entender a qué operativas se apunta. Las operativas posibles en una primera instancia, obviamente, van a ser el transporte de rolos de madera de por lo menos tres puntos de acopio; el transporte de combustible, de cemento, de piedra caliza, de granos, en distintos momentos del año.

Estamos tratando de ajustar detalles con Ancap en lo relativo a retomar sobre vía central -en el momento en que se pueda- el transporte de combustible.

Luego, hay propuestas que se están analizando, algunas de las cuales ya tienen carta de intención. Se han estado procesando y se están renovando y considerando para el transporte de contenedores, para la exportación de granos, algún *forwarder* y otros operadores que ya están pensando al respecto. Algunos ya tienen estructuras preparadas -como playas de acopio, centros logísticos o de distribución- que están afines a contar con el transporte ferroviario y a que eso se constituya en un mecanismo y en un método eficiente y económico de transporte.

Eso es lo que en una primera instancia quería plantear como aporte para mejor comprensión del porqué de las necesidades que se plantean en este mecanismo del presupuesto.

Simplemente, quería cerrar diciendo que, además de vía central, que en el futuro va a ser el espejo en el cual mirarse, hay distintos tipos de problemas como, por ejemplo, de comunicación en lo que tiene que ver con el centro de comando y la dualidad de sistemas que habría que utilizar. Las locomotoras de SELF tendrían que usar un sistema para trabajar sobre vía central, y otro -que es el que se plantea hoy-, que es la AUV para trabajar sobre el resto de las vías. Naturalmente, se va a necesitar inversión para el mantenimiento y puesta a punto de distintos tramos de los otros ramales, porque no tenemos que pensar que el transporte ferroviario solo va a ser por vía central, sino que hay otros ramales; el resto de la malla ferroviaria en el Uruguay, que debería ser considerada pensando en el futuro del transporte.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con el ánimo de abordar ya los artículos que están previstos, sugiero que si quedan preguntas después las contestemos, con todo gusto. De lo contrario, se hace muy extensa la comparecencia.

Los artículos en sí que presenta nuestro Inciso son los siguientes.

El artículo 223, que está relacionado específicamente a la nueva estructura organizativa. Tal vez, al final le pida a la directora general que les explique cuál es el objetivo de este artículo.

Ya que estamos en AFE, me voy a referir a sus artículos. El artículo 224, transfiere las competencias de la Administración de Ferrocarriles del Estado previstas en los

literales C), E) y F) que son: los puestos de trabajo del personal que se encuentre prestando funciones en la Gerencia de Comunicaciones, en la Gerencia de Infraestructura y Servicios Complementarios necesarios para la construcción, mantenimiento y gestión de la infraestructura ferroviaria, para gestión de operaciones de la Administración de Ferrocarriles del Estado. Esas son las áreas que, de acuerdo al artículo 224, pasarían para el Ministerio, que ustedes ven más desarrollado en el texto.

Obviamente que para ello también se requiere de una reglamentación. Una vez que esté aprobado este artículo tendremos que disponer, dentro de un plazo de 180 días, de las transferencias de recursos humanos, los materiales, los muebles, los inmuebles comprendidos dentro de esto, ya que será un ámbito acordado con la propia AFE, porque entendemos necesario que también AFE mantenga bienes que le permitan servir de elemento de negociación o de financiamiento. Por ejemplo, hay predios que tienen características claras para ser polos logísticos. Esos predios que tienen características propias de polos logísticos debería quedárselos AFE porque, de esa manera -de acuerdo a un artículo que está más adelante-, le podríamos dar la posibilidad de concesionario para un desarrollo logístico, una concesión de arrendamiento a treinta años, que le permita asegurarle a AFE un ingreso mensual permanente con seguridad de cobro y por qué no un fideicomiso que le permita renovar su flota. De alguna manera, tenemos que darle herramientas para que pueda actualizar su flota. Podría ser importante que esas zonas de desarrollo logístico quedaran bajo la jurisdicción de AFE, y que puedan ser las que activen posibilidades de nuevas ingenierías financieras para actualizar su material rodante que, sin duda, habrá que adecuar.

También habrá que invertir en tecnología, como bien decía el gerente, debido a las necesidades que va a requerir el nuevo sistema ferroviario, el nuevo sistema de control, y un sinnúmero de cosas.

El artículo 225 sí es específico dentro del Ministerio, ya que es la creación de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario de la Ley N° 18.834. Ahí suprimimos la Dirección Nacional y autorizamos la creación, en el mismo artículo, en el rango del Ministerio para hacerse cargo de las tareas que ya tiene, Unidad Ejecutora 010 "Dirección Nacional de Transporte Ferroviario", que incorpora también la tarea de la infraestructura ferroviaria.

El artículo 226 refiere a los talleres logísticos.

El artículo 227 coordina, acuerda con el equipo económico la posibilidad de enajenación solamente de bienes con destino a vivienda, lo cual se establece a través de Mevir en un monto de un 50 %, que será discutido. Allí aparece el 30 %, que es lo que ya estaba acordado hasta el momento, pero a partir del 1° de enero se actualiza el monto de acuerdo al valor de aforo en un 50 %, siempre y cuando se destine a viviendas en relación con distintos temas referidos a la necesidad de viviendas que tiene el país. Pueden ser viviendas con Mevir, regularización de asentamientos, y otras. Si hay un destino loable a dirigir un bien público -en este caso de AFE- debería ser a través de ahí, no solamente en el traspaso sin nada de retorno. Por lo menos, ahí estamos asegurando un 50 % de retorno, lo que les permite, de alguna manera, seguir apostando a fortalecer la operativa ferroviaria de la nueva función de AFE, más específica de la actividad comercial y de pasajeros.

Esos son los artículos relativos a AFE.

Aclaro que estamos hablando, obviamente, de los predios que carecen de utilidad ferroviaria; no están incluidos los que tienen características adecuadas para la logística.

Si me permite, señor presidente, le cedo la palabra al vicepresidente de AFE para que agregue algo con respecto a estos artículos.

SEÑOR OSTA (Gustavo).- Este asunto también es de vital importancia para lo que significa el manejo más eficiente de los recursos y de los bienes del Estado, teniendo en cuenta una visión más general de Estado, de país.

En realidad, AFE, como otros organismos del Estado, tiene una cantidad muy importante de padrones, pero muchos de ellos no están regularizados; inclusive, sobre algunos no se tiene información y hay dudas de cuáles le pertenecerían, o no. De todos modos, se estima que serían entre 1.600 y 1800; quizás 2.000.

En el pasado se hicieron intentos por regularizar esta situación a través de la Fundación Ricaldoni; inclusive, en algún momento se analizó la opción de generar un equipo de trabajo para tal fin. El hecho es que este tema estuvo en agenda, y durante los últimos quince años, en los gobiernos pasados, se intentó generar un fideicomiso y buscar la forma de administrar esos terrenos a los efectos de arrendarlos o venderlos, eventualmente, para la construcción de viviendas.

Nosotros entendemos, como dice el ministro, que ofrecer esos terrenos es una buena forma de aportar a la política de vivienda del país, ya que muchas veces esos terrenos son ocupados de manera informal o ilegítima. Entonces, canalizarlos por el sistema público de vivienda o a través de Mevir es una forma de contribuir a ese objetivo y de generar recursos para el ente.

Estamos hablando de padrones -es bueno aclararlo- que no tienen, como decía el ministro, interés logístico o ferroviario.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto a AFE es lo que único que tenemos para decir.

Por otra parte, le voy a ceder la palabra a la directora general de Secretaría para que se refiera a la estructura organizativa -si quieren conocer algo-, es decir, al artículo 223, porque lo demás ya lo hemos mencionado.

SEÑORA SOLER (Graciela).- Antes de entrar a la sala -lo digo a modo de comentario- estaba hablando con una compañera de trabajo, la ingeniera Carlomagno, con quien comentábamos que hace muchos años que venimos a esta Comisión, ocupando diferentes roles. En mi caso, concurrí como asesora de la Dirección de Hidrografía durante muchos años; desde 2018 hasta el 31 de agosto del año pasado lo hice como asesora de los correspondientes ministros, y hoy lo hago como directora general de Secretaría, ya que el 1º de setiembre asumí este cargo.

A continuación, voy a referirme al artículo 223.

Lamento que no estén presentes las señoras diputadas Díaz y Olivera, porque les tengo que agradecer que hayan hecho referencia al funcionamiento del Ministerio.

En realidad, es una preocupación, y por eso presentamos este artículo al Parlamento, ya que faculta al Poder Ejecutivo a aprobar nuestra estructura organizativa de manera prioritaria frente a la de los demás incisos. ¿Por qué? Porque debemos adecuar una estructura que viene desde 2012; hablamos de diez años sin acomodamiento, ya que el Ministerio continúa teniendo las mismas competencias y se le han agregado otras.

Le pido perdón al diputado Olmos, porque tengo una diferencia con él, ya que no nos están traspasando competencias. En realidad, desde al año 2007 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene asignada -artículo 266 de la Ley Nº 18.362- la facultad

de celebrar convenios con la CCU, a los efectos de rehabilitar vías. Además, a partir de de 2011, los proyectos Focem 1 y 2 también nos dieron esa posibilidad.

¿Qué fue lo que quisimos hacer al plantear que se nos diera la facultad de llevar a cabo una reestructura en un plazo más acelerado? Fue otorgarle la estructura organizativa -ya está acordado con la Oficina Nacional del Servicio Civil, se viene trabajando en eso y mañana tenemos una reunión con los gremios para instalar la bipartita- para aquellas competencias que el Ministerio tiene asignadas legalmente desde siempre y a aquellas que se le fueron dando por diferentes vías, ya sea normas legales o acuerdos.

En eso está la importancia del ferrocarril, porque el Ministerio asumió, desde 2017 o 2018, llevar adelante la construcción y mantenimiento de la infraestructura más importante de las obras, porque para ello se requieren US$ 2.000.000.000. Por lo tanto, eso tiene que estar soportado por una estructura; por una estructura de funcionarios y de capacitación.

En realidad, esto es lo que venimos haciendo -o trabajando- en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero necesitamos un visto, una aprobación formal por parte del Poder Ejecutivo -obviamente, también debe ser comunicado a la Asamblea General-, en términos mucho más acelerados que las otras estructuras organizativas. Es por eso que presentamos el artículo 223.

Independientemente de que se apruebe, o no, el pasaje de competencias de AFE al Ministerio de Transporte y Obras Públicas por lo ya asumido, igualmente el Ministerio tiene que adecuar su estructura organizativa.

A modo informativo -las diputadas preguntaron por la vacantes- debo decir que se generaron 197 vacantes, pero por la ley de presupuesto solo podemos tener un tercio de ellas, es decir, 65; de todos modos, no olviden que no son vacantes, sino el dinero generado. En ese sentido, tenemos acordado con parte de los gremios hacer un llamado para reforzar la División Arquitectura con personal obrero, que es algo que también vamos a hacer con los otros escalafones. Pero para todo eso necesitamos tener una estructura aprobada y *agiornada* a 2022 y 2023, y a los desafíos que deberá enfrentar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, teniendo en cuenta todas las obras que se están construyendo -con las competencias que tenemos- y, sobre todo, el control del ferrocarril central.

SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).- Simplemente quiero decir que creo que en cualquier proceso de toma de decisiones -es un método que a mí me funciona- primero hay que entender y después, en todo caso, discrepar o tratar de ajustar.

Por lo tanto, las preguntas que hice fueron para tratar de entender; ni siquiera discrepo con el hecho de que esas facultades pasen al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Simplemente quería entender qué pretenden las autoridades.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sé que deben haber quedado algunas preguntas sin responder.

Tengo entendido que quedó sin contestar alguna pregunta sobre la Ruta Nº 6, por lo que simplemente, a título informativo, quiero decir que en los primeros días de agosto vamos a estar adjudicando los tramos de Casa Sainz; no se habían podido adjudicar por la sencilla razón de que hay una IP que se está bajando a tal fin; ese financiamiento es del BID.

Puede ser que hayan quedado algunas otras cosas sin contestar; pido disculpas por eso. Sin duda, si nos acercan las preguntas que quedaron pendientes, con gusto las responderemos.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Siempre nos quedan cortas las comparecencias del Ministerio.

Me parece necesario detenernos, por lo menos dos minutos, en la presentación del articulado de la Rendición de Cuentas y hacer un par de consideraciones.

La primera de ellas -que es formal- es que nos llama la atención la redacción de algunos artículos y que haya una suerte de inversión entre los artículos 224 y 225. Por un lado, se le suman competencias a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario y, por otro, en el artículo siguiente, eso se deja sin efecto. Parecería una contradicción, que no entendemos porque no queda claro, puesto que primero se dan competencias y luego se las suprime.

La otra situación daría muchísimo para hablar sobre la política de transporte en modo ferroviario, pero me voy a centrar en dos aspectos. Buena parte de la explicación, y lo digo con total honestidad, me pareció una suerte de enumeración de buenas intenciones. Por un lado, se habla de concentrar la carga como actividad principal, pero en el presupuesto no hemos visto ninguna asistencia económica ni a AFE ni naturalmente a través de esta SELF, para ponerlo como un jugador y un competidor importante en lo que se ha dicho, a efectos de poder pelear más del 40 % o 50 % de la carga que va a estar operativa.

Tampoco hemos podido conocer cuál va a ser la propuesta en materia de inversión de la malla ferroviaria, la combinación del ramal Salto y lo que mencionó el ministro como la potencialidad de la carga argentina a través del ramal Urquiza. En fin; es una pena.

Me voy a arrogar el derecho de responderle al diputado Vega; todo parece indicar que el 24 de mayo de 2023 es el plazo de entrega del primer hito de la obra, y por eso la importancia de tener operativo el centro de circulación ferroviaria. Quedan apenas diez meses. No es compatible para nada con el sistema de monitoreo que hoy tiene AFE. Hay allí un montón de interrogantes; capaz que nos vemos en la Comisión y podemos evacuarlas.

Muchas gracias, presidente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me parece bueno que si se hacen planteos en este ámbito, podamos responder algo.

Lamentablemente, hemos encontrado una situación muy precaria en cuanto a los contratos y los acuerdos firmados por el gobierno anterior, y hemos tenido que andar a contrarreloj solucionando cosas que se tenían que haber solucionado antes; sin ninguna duda y en todo sentido.

Como bien dijo el vicepresidente de AFE, en lo que hace a red ferroviaria, tenemos la intención de llegar a Salto para generar más red ferroviaria habilitada y adecuada a lo que necesitamos hoy. Lo que sucede es que en la Administración anterior se hizo un contrato para hacer esa obra y se calculó tan mal que se hizo la obra en un 50 %, y lo peor es que se hizo la obra a la mitad. O sea que tenemos la mitad de la obra hecha en el medio de la nada. Hoy estamos buscando financiamiento para llegar a Chamberlain y a Salto, porque lo hicimos en el medio. Esas son las cosas que lamentablemente heredamos. No quiero hablar de herencia, pero cuando se me pregunta, lo tengo que decir.

¿Qué significa planificar? Es lo que estamos haciendo. Estamos ordenando la casa, tratando de que cada uno tenga un cometido específico, y no tenga duda el diputado de que el respaldo que necesite AFE lo va a tener porque ya se muestra hoy que la disposición es salvar a AFE. Si seguíamos con los mismos criterios de la Administración anterior, AFE desparecía, y no iba a ser nuestra culpa. Estamos ayudando a dar una nueva oportunidad dentro del ámbito de operación ferroviaria, que es lo que estamos buscando.

Digo esto porque si no en la versión taquigráfica queda muy confuso lo que dijo el diputado y parece que no estamos haciendo nada. Estamos haciendo mucho más de lo que pensábamos que teníamos que hacer porque lo dejaron todo en pañales. La red ferroviaria quedó sin proyecto ejecutivo. Estamos solucionando temas del proyecto de la red ferroviaria día a día, trabajando semanalmente con las intendencias. Son cosas que tendrían que haberse hecho desde el primer día. Cuando uno hace un contrato, tiene que firmar y tiene que tener un proyecto ejecutivo para que la Administración siguiente lo pueda ejecutar. Estamos solucionando todos esos errores, y ni qué hablar de las expropiaciones porque nos dejaron firmado por contrato que teníamos que hacer 1.080 expropiaciones en 10 días, a pesar de que es imposible sacar una.

Así que discúlpenme por no querer dejarlo pasar porque si no en la versión taquigráfica quedan cosas sin responder. Por lo menos, eso se lo respondo. De lo demás, respondo lo que quiera en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, como lo hacemos habitualmente, con todo gusto. Sé que al diputado le interesa el tema y me encanta que sea así, porque de eso depende la tarea de los legisladores, y nosotros trataremos de colmar las expectativas.

Quiero que en esta versión taquigráfica específica quede claramente establecido el esfuerzo que estamos haciendo para poder dar cumplimiento a un contrato hecho por otra Administración sin las previsiones del caso.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al ministro y a todo el equipo la presencia en el día de hoy.

(Se retiran de sala las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

——La Comisión pasa a intermedio hasta la hora 16.

(Es la hora 15 y 50)

(Ingresa a sala una delegación del Inisa)

——La Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda tiene el gusto de recibir a una delegación del Inisa, integrada por su presidenta, licenciada Rosanna de Olivera Méndez; las asesoras, doctora Lucía Curbelo y licenciada Ana Gabriela Cristiani; los asesores, doctores Bernardo Escardó y Juan Antonio Corbacho, los contadores Sebastián Maidan y Federico Garrone y el señor Carlos Correa; el director del Departamento de Planeamiento y Presupuesto, señor Pablo Vecino; las directoras, señora Rosario Pérez y doctora Andrea Venosa Armand Ugón; la secretaria, señora Alexandra Viera; el director general de Medidas Socio Educativas, profesor Juan Martín Castillo; el director de la División Jurídica, doctor Daniel Ron; la directora del Departamento de Comunicaciones, señora Ana Laura Pizzolli y el señor Gerardo Barrera, del Departamento de Comunicaciones.

A efectos de ordenar la convocatoria les solicitamos una descripción de la Rendición de Cuentas del año 2021 y, posteriormente, abriremos una tanda de preguntas de los legisladores.

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- Buenas tardes a todos.

Agradecemos a la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda que nos recibe hoy.

Estamos acompañados por las directoras Rosario Pérez y Andrea Venosa, por los asesores del Directorio y los directores de las diferentes áreas del Instituto que presidimos.

Quiero abrir esta exposición reiterando lo que ya hemos manifestado en varias ocasiones en este mismo ámbito parlamentario, porque estamos convencidos.

El Inisa es una de las últimas oportunidades que nos podemos dar desde el Estado para transformar la vida de los adolescentes que están en conflicto con la ley. Tenemos la posibilidad de darles alternativas de alcanzar una vida diferente, de que puedan tener otra perspectiva y encontrar una salida distinta a la del delito.

El objetivo esencial del Inisa es lograr la reinserción social y comunitaria de los adolescentes en conflicto con la ley penal, lo que se realiza a través de la administración de las medidas privativas y no privativas de libertad y de un proceso psicosocial, educativo e integral que conlleva el reconocimiento de la condición de sujetos de derecho. En este último punto, en lo que tiene que ver con las medidas alternativas, hacemos foco especialmente en esta Rendición de Cuentas en lo que a recursos se refiere.

A prácticamente siete años de la creación del Inisa sigue siendo un gran desafío posicionarnos como rectores del sistema de medidas socioeducativas de adolescentes en conflicto con la ley y consolidar al Instituto como organismo especializado. Para ello es necesario que exista una conciencia a nivel nacional de la comunidad toda y una conciencia desde lo gubernamental en este mismo sentido para que las fuerzas que comprenden las políticas públicas confluyan en esa misma dirección: la de consolidar a esta Institución, joven aún, en una entidad de real recuperación de los adolescentes, cumpliendo con la reglamentación existente en todos sus términos, incluyendo su actuación en todo el territorio nacional con las medidas alternativas.

Si logramos esa conformidad y concordancia en una comunidad que quiere de verdad apostar por los adolescentes que están en conflicto con la ley penal cuando ello es posible, es preciso fortalecer al Inisa dotándolo de los recursos necesarios.

Como contraparte consideramos también fundamental que se demuestre desde la propia Institución el compromiso, la entrega, la responsabilidad, la voluntad de aportar y de llevar adelante las estrategias y obtener resultados reales, concretos y que se vayan consolidando para lograr los objetivos y metas establecidos en la propia ley de creación del Instituto. A eso hemos venido hoy.

Para comprender exactamente lo que planteamos es preciso conocer el componente humano que nos convoca: el adolescente, con todas sus particularidades y como foco central de este sistema.

La adolescencia es una etapa de crecimiento y socialización; un momento de la vida de los seres humanos en el que se construye lo subjetivo, la estructuración psíquica y social; es una época de cambios y de adaptación a nuevas estructuras psicológicas y ambientales que transitan en el proceso que va de la infancia a la adultez.

El proceso de socialización, esta metamorfosis, se adquiere en el intercambio con el otro e involucra nuevos aprendizajes de códigos y reglas del funcionamiento social. Nos formamos a partir de la influencia que la sociedad ejerce en el individuo y a partir de las reacciones del adolescente a la propia dinámica social.

El Inisa trabaja con jóvenes carentes muchas veces de herramientas emocionales y que están atravesando, a su vez, este proceso de formarse en su integralidad. Además, no debemos perder de vista las historias de vida de la mayoría, que ingresan al sistema perteneciendo a familias desestructuradas, habiendo abandonado sus estudios a muy temprana edad, provenientes de situaciones sociales económicas críticas, de entornos vinculados con el delito y el consumo de sustancias y otras complejidades.

Entonces, para lograr realmente el cambio debemos crear de manera mancomunada un entorno adecuado, amable, empático, cálido, garantista para los jóvenes del sistema; un entorno que muchos de ellos -si no la mayoría- no lo han tenido nunca antes. Solo lográndolo será posible una verdadera reinserción social y con ello el cumplimiento de todos los cometidos institucionales que mencionamos al inicio. Construir y mantener ese entorno implica crear un microclima distinto, un sistema que lo sostenga, cobije y, de alguna manera, lo restaure.

Para comprender la especial importancia que sobre este tema tienen las experiencias que se viven en la infancia y adolescencia, es necesario tener presente que el ser humano nace con una gran plasticidad para adaptarse a su entorno, que es máxima en las primeras edades y va disminuyendo con la maduración. Por esta razón, no podemos perder tiempo, ya que tendremos menos margen en cuanto a alternativas posibles a medida que se acerque la edad adulta.

La gran mayoría de las veces hay que reparar desde el punto de vista psíquico, desde lo emocional, y hasta de lo físico a los jóvenes que ingresan al sistema. Le compete al Inisa resocializar al adolescente entendiendo el proceso de socialización propiamente dicho como la manera en que los miembros de una colectividad aprenden los modelos culturales de su sociedad, los asimilan y los convierten en sus propias reglas personales de vida.

Este componente humano del que hablamos, el adolescente, requiere la construcción de todo un sistema. No se resocializa brindando alimento por un lado y contención psicológica por el otro. Todo tiene que estar muy bien interrelacionado y todas las aristas de esa nueva construcción han de ser cubiertas.

El ser humano en evolución, en la precisa etapa de su adolescencia, contemplando entonces todas sus particularidades, no solo requiere de un sistema propio y especial a nivel institucional, sino que esa misma especificidad ha requerido un tratamiento especial a nivel jurídico, mediante una normativa y justicia propia, específica para la materia.

La Convención sobre los Derechos del Niño implicó una radical transformación: el reconocimiento explícito de una responsabilidad especial a partir de cierta edad y en consecuencia, la necesidad de incorporación a nivel nacional de un conjunto de garantías que orienten hacia una reacción específica del Estado ante la infracción de la ley penal por los jóvenes. Para aquellos adolescentes a quienes se acuse de haber infringido la ley, la Convención obliga a crear un sistema de Justicia especializado, disponiendo que ningún menor de dieciocho años pueda ser juzgado como un adulto, que debe fijarse una edad mínima por debajo de la cual el Estado renuncia a atribuir cualquier tipo de responsabilidad penal, que el país debe implementar un sistema de responsabilidad penal específico para los menores de edad que garantice la presunción de inocencia y el debido

proceso legal y que establezca penas diferenciadas donde la privación de libertad se utilice solo como medida de último recurso.

En Uruguay, el sistema penal de Justicia juvenil está reglado por el Código de la Niñez y la Adolescencia, que define sus procedimientos y alcance en los artículos 69, 116 bis y sus modificativos. El artículo 102, define específicamente los principios de la reclusión de los adolescentes, sin perjuicio de los derechos y las garantías enumerados en el artículo 74, que tendrán en cuenta los derechos y deberes de los adolescentes con miras a contrarrestar los efectos perjudiciales de la institucionalización y a fomentar su integración a la sociedad.

El artículo 92 del Código de la Niñez y la Adolescencia establece: "El cumplimiento de las medidas de privación de libertad son de responsabilidad exclusiva, irrenunciable e indelegable del Estado". Esa es la enorme tarea del Inisa: construir una realidad nueva y a la vez, sumamente desafiante y compleja que le permita concretar el salto de esos adolescentes hacia la verdadera recuperación.

Por eso resulta esencial considerar los números del presupuesto del Instituto, no en forma aislada, sino como un todo, como la construcción de una entidad nueva, un marco distinto, completo y particular, necesario para el proceso que señalamos.

La privación de libertad de los adolescentes a causa de una infracción a la ley penal no autoriza a los Estados a restringir ningún otro derecho sino, por el contrario, al encontrarse los Estados en una situación de garantes respecto de los jóvenes privados de libertad, deberán adoptar medidas positivas para asegurar que estos puedan gozar efectivamente de todos ellos.

Se entenderá, así, que esta construcción del entorno más adecuado para el adolescente involucra un espectro muy amplio de asuntos que hay que tener resuelto. Y hacia allí hemos caminado en este tiempo.

Surgen del plan estratégico planteado desde el comienzo de 2020 y publicado en nuestra página web, así como de las memorias anuales en cada caso, las siguientes líneas de acción que son las que se han venido consolidando: instalaciones y espacios físicos adecuados; mejoras en lo organizacional con controles y mejora de procesos con auditorías en diferentes áreas; alimentación acorde a la etapa de desarrollo de los adolescentes; contención, atención integral en salud y mejoras sustanciales en salud mental; alternativas de educación de acuerdo a sus propios intereses y motivaciones, educación incluso a veces desde la formación en ciudadanía y valores de respeto, de convivencia, ya que muy frecuentemente llegan sin tenerlas; recreación y espacios lúdicos; deporte en todos los centros como alternativa-herramienta muy eficaz para paliar la pandemia y el encierro; formación continua y permanente; profesionalización de los funcionarios, en especial los de trato directo, lo que repercute directamente en el vínculo y la buena convivencia en los centros.

Como decíamos recién, los grandes objetivos que nos hemos propuesto se encuentran plasmados en el plan estratégico desde el inicio de esta administración y las acciones para cumplir dichos objetivos se encuentran en el presente con marcados y notorios avances. Por ejemplo, la elaboración del informe sobre justicia penal adolescente en Uruguay.

Destacamos como relevante el haber podido culminar, sobre fines del 2021, el mencionado informe que resulta del acuerdo interinstitucional firmado, en el año 2017, entre el Ministerio del Interior, la Suprema Corte de Justicia, la Fiscalía General de la Nación, Unicef (Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia) y el Inisa, en el que se

estableció un acuerdo común de 34 indicadores sobre justicia penal adolescente en Uruguay.

En términos generales, la creación de este conjunto de indicadores busca indagar las diferentes etapas que atraviesa un adolescente por el proceso penal, desde su detención por la supuesta comisión de una infracción, las medidas cautelares dispuestas, los recursos procesales interpuestos, hasta la resolución del proceso por medio de sanciones, tanto privativas como no privativas de libertad.

Este esquema de trayectoria penal adolescente permite mostrar el sistema en su conjunto y, a la vez, implementar líneas de acción en busca de la mejora permanente de todo el sistema.

En total el Inisa, para el mencionado informe, aporta un conjunto de 12 indicadores que forman parte del producto de una mesa interinstitucional de trabajo que, en conjunto con los demás indicadores del resto de los organismos, conforman el informe final.

El Consejo Consultivo Honorario de Inisa, establecido por la ley de creación, se reactivó luego de la pandemia, y comenzó a funcionar exitosamente y con muy buena repercusión entre todos los actores involucrados que tienen relación con la temática de la adolescencia en el país.

Se trata de un espacio de composición abierta, integrado por delegados de cada uno de los ministerios y servicios cuya tarea se vincula con el Inisa. Cabe citar a nivel nacional al Ministerio del Interior, Ministerio de Desarrollo Social, Ministerio de Salud Pública, ASSE, Poder Judicial, Fiscalía, Secretaría Nacional del Deporte, Junta Nacional de Drogas, INAU, Agesic, ANEP, Codicen, UTU, INJU y, por otro lado, a las organizaciones internacionales en convenio, como Unicef, Instituto Interamericano del Niño y Naciones Unidas. También, por supuesto, participan los representantes de las organizaciones civiles en convenio, cuya Presidencia, actualmente, la encabeza Anong.

Es un espacio de relacionamiento público-privado y de la sociedad civil que contribuye mucho y muy favorablemente al desarrollo de una política transversal de apoyo y desarrollo de iniciativas para los adolescentes judicializados. Estas instancias permiten vincularnos interdisciplinariamente, desde el plano práctico, para así ser más eficientes en la ejecución de las medidas a adoptar.

Se debe garantizar la observancia estricta de los derechos humanos de todos los adolescentes bajo el sistema.

Todo lo anterior tiene un único y fundamental cometido que es articular la mayor cantidad de mecanismos posibles a los efectos de que todos y cada uno de los adolescentes que se encuentran bajo el sistema de Inisa sean objeto de derecho y ninguno de ellos se vea vulnerado.

Como se entenderá, tratándose de centros de reclusión y pese a que algunos constituyen centros más abiertos que otros, la complejidad del funcionamiento de cada uno exige una permanente vigilancia, tanto sobre los adolescentes como sobre los funcionarios. Ello implica que, frente a la menor desviación que pueda llegar a aparejar la más mínima vulneración de los derechos, se tomen las medidas judiciales y extrajudiciales pertinentes, tal cual se ha hecho.

En consonancia con las recomendaciones sugeridas por el Instituto Interamericano de los Derechos del Niño y de varias otras instituciones de derechos humanos, así como reglamentaciones nacionales e internacionales que se deben cumplir, y de las cuales somos estrictamente cuidadosos desde este directorio para evitar y erradicar la violencia institucional que pudiera surgir, se sugiere que se lleven a cabo visitas periódicas a los

centros. Es oportuno decir que, además de las visitas que ya se vienen llevando a cabo por las diferentes organizaciones, se suman la de los jueces de adolescentes que, a partir del mes de mayo del corriente y por disposición de la Suprema Corte, tienen lugar cada tres meses, incluyendo inspección de las instalaciones y entrevistas personales con los adolescentes, debiendo elaborar informes de dichas visitas y ser enviados al Instituto. Esta es una acción de contralor que valoramos y que, junto al resto, garantiza la gestión y los esfuerzos que se están realizando desde el directorio en este sentido.

Otro elemento en el que se ha hecho foco es el vínculo con las familias.

El vínculo con las familias de los adolescentes ha sido una línea muy fuerte de trabajo desde todos los centros de privación y ni qué hablar desde los programas y organizaciones sociales, donde se trabaja con las medidas alternativas a la privación.

El vínculo y la comunicación con las familias han sido especialmente atendidos. La familia debe acompañar a los jóvenes durante el proceso que viven en el Instituto; debe compartir ese período de la vida y procesarlo, siempre con el acompañamiento de la Institución hasta el momento del egreso. Ese vínculo no solo no se debe perder, sino que, por el contrario, debe ser más estrecho y, en ese sentido, Inisa hace un trabajo especial.

Se debe contar con la evaluación de diferentes programas de prevención familiar, de manera que se reduzcan los factores de riesgo y se incrementen los factores de protección a los que están expuestos sus hijos. Este tipo de intervenciones suele orientarse al aprendizaje y mejora de habilidades como la comunicación entre padres e hijos, la supervisión de la conducta de los hijos, el establecimiento de normas y de límites de conducta.

Tan preocupados estamos por el papel que tiene la familia en ese acompañamiento que, para las situaciones de los adolescentes que no reciben visitas, por ejemplo -a veces por razones de enfermedad o, porque definitivamente no tienen ningún referente-, hemos realizado, en el año 2021, un convenio con una asociación civil que los días sábados visita a los jóvenes en la Colonia Berro.

En cuanto a los avances en el 2021 en aspectos judiciales y, especialmente, en lo que refiere a la justicia restaurativa, se han realizado diversas actividades muy importantes en ese sentido

Por ejemplo, el convenio firmado con el Poder Judicial, tanto para instruir funcionarios como para especializar a los agentes judiciales de la materia específica del derecho juvenil o penal adolescente, sobre la que muchas veces se desconocen ciertos aspectos de esta materia tan específica.

Inisa promueve este tipo de intercambios que redundan tanto en la profesionalización de sus funcionarios como en el aporte que puede hacer desde su experiencia en las vivencias y prácticas cotidianas con los adolescentes.

Otro de los avances es la fortaleza del equipo psicotécnico de Inisa.

Los jueces de adolescentes han ponderado la calidad de los informes técnicos de Inisa y el gran apoyo que significa para los equipos judiciales saturados, muchas veces, de la actividad de los propios juzgados.

También se ha destacado, por parte de los jueces en la materia, la colaboración fundamental que significa la función del educador en el proceso judicial del adolescente; en el acompañamiento en esta etapa tan delicada y especialmente cuando carece de referente familiar. En este sentido, continuamos empecinados en la consolidación de la Academia de Formación Continua y Permanente para los funcionarios de trato directo,

para lo cual también se necesitan recursos con el fin de poder tener los perfiles adecuados, según el acuerdo que hemos firmado con el Programa Paccto (Programa de Asistencia contra el Crimen Transnacional Organizado), financiado por la Unión Europea.

Se solicita un primer paso presupuestal para avanzar con este importante componente que es tener una academia específica y profesional que sugiere un equipo inicial, básico, para poder echarla a andar.

En cuanto a tener un mejor acceso a la información sobre sus causas judiciales, en este aspecto se han tomado en cuenta las recomendaciones que no ha hecho el Instituto Nacional de Derechos Humanos, a quien los adolescentes manifestaban que muchas veces no estaban en conocimiento del estado de sus propias causas. Se ha puesto especial atención en que se encuentren debidamente informados y con respuestas concretas que sea posible brindar desde el Inisa.

En esa apuesta a la restauración de los vínculos Inisa se encuentra en el camino de la justicia restaurativa. Se entiende por justicia restaurativa aquella respuesta transformadora y proporcionada al delito que respeta la dignidad y la equidad de las personas afectadas, construye comprensión y promueve la armonía social a través del diálogo que permite, de forma voluntaria, a la víctima, ofensor y o en su caso, la comunidad, participar activamente en la reparación del daño resultante del delito.

La justicia restaurativa se caracteriza por permitir que las partes participen activamente en la resolución de la infracción, sobre la base de su propia voluntad y la responsabilización de la persona ofensora, para así abordar cómo reparar el daño que se ha causado a las personas afectadas y a la sociedad en general. La justicia restaurativa en su funcionamiento se sujeta a los principios de voluntariedad, gratuidad, oficialidad, confidencialidad y generalidad.

Como principales beneficiarios directos se identifican a los adolescentes en conflicto con la ley, a sus familias y a la comunidad, dado que el adolescente se encuentra en una etapa en la cual va adquiriendo habilidades para la vida y es deseable que desarrolle alternativas no violentas para la resolución de conflictos, favoreciendo el diálogo y la reflexión.

De esta forma, se promueven procesos psíquicos y sociales saludables al abordar la responsabilización sobre la infracción cometida a través de un paradigma reparatorio del daño infringido, posibilitando una mayor reinserción social y familiar a su comunidad al considerar a la víctima en el proceso.

En referencia al beneficio que podrá tener la iniciativa para la familia, se considera que la misma permitirá jerarquizar el diálogo como herramienta fundamental en la dinámica intrafamiliar, promoviendo el espíritu colaborativo para el fortalecimiento de interrelaciones saludables.

Asimismo, la aplicación del paradigma de justicia restaurativa mejorará la convivencia ciudadana a través de la paz social y la inclusión, dejando atrás la perspectiva punitiva.

Para continuar rindiendo cuentas de la gestión de Inisa del 2021, pasamos a los resultados, ajustándonos siempre al cumplimiento de los mismos en acuerdo estricto con la reglamentación existente. Rendimos cuenta de algunos de los temas más importantes como, por ejemplo, en lo que refiere a lo organizacional.

Algo en lo que ya habíamos avanzado en las anteriores participaciones es el tema de auditorías. Si no tenemos un organismo ordenado, con buenos procedimientos y contralores en su organización, difícilmente podremos alcanzar la eficiencia y eficacia que

pretendemos. No podemos olvidar que todo repercute directamente en la vida de los jóvenes y en los funcionarios de la institución. Para esto es que continuamos con las auditorías y las inspecciones en las diferentes áreas. Actualmente se está trabajando en el área de privación de libertad, luego de haber terminado en el 2021 la auditoría en el área jurídica, donde es primordial sistematizar y unificar criterios.

Urge un cambio en la cultura, erradicar algunos vicios y las propias narrativas que se construyen y que a veces se transforman en problemas de alta complejidad que conspiran contra el buen funcionamiento de la organización, razón por la cual hemos puesto especial énfasis en esta línea, para poder ejecutar y avanzar con mayor celeridad.

Tenemos claro que estos asuntos llevan tiempo. Son procesos largos que no se consiguen de manera rápida. Nosotros estamos dando los pasos firmes y constantes hacia esa dirección, apuntamos a la mejora de la gestión pública y también a la transparencia, generando un entorno confiable y garantista para todos.

No hay medida socioeducativa posible si los espacios físicos están en malas condiciones. Así que pasamos a enumerar las obras realizadas en Inisa. A continuación compartiremos en pantalla todas las obras que se han hecho en el 2021.

La primera es en el Centro CIAM (Centro de Ingreso de Adolescentes Mayores), que está ubicado en la avenida José Belloni 3888; se trata de la primera etapa del gimnasio multifunción.

Se puede observar la foto de cómo lo encontramos cuando asumimos. Es un espacio de 300 metros cuadrados en barraca existente del exbatallón, se conformó un gimnasio multifunción al cual se le colocó una nueva cubierta de Isopanel de 500 metros cuadrados. En la transparencia se puede ver el techo ya colocado

También se realizó nueva instalación eléctrica interior y exterior completa, con luminarias eficientes, y se colocaron nuevas aberturas, rejas y exclusas internas. Asimismo, se colocó césped sintético y se realizó pintura general interior y exterior.

En la pantalla puede verse cómo está el gimnasio al día de hoy. Este gimnasio no solo es utilizado por los jóvenes que están en ese Centro, sino que se comparte y se hacen talleres, capacitaciones y partidos intercentros, es decir, que también es aprovechado por los otros centros. Es el único gimnasio que tenemos en Inisa, y estamos muy orgullosos de cómo quedó. También se puede utilizar en la noche; se puede observar en la imagen la iluminación que tiene. Es un gimnasio muy lindo; un espacio que se disfruta y se aprovecha muchísimo.

La segunda obra es el Módulo "C", también en el Centro CIAM.

El área de intervención fue de 350 metros cuadrados. Se realizó el reacondicionamiento general, interno y externo del módulo; se impermeabilizó la totalidad de las cubiertas y las veredas exteriores, evitando el ingreso de agua en los dormitorios y demás espacios internos.

A continuación podemos ver algunas fotos del invierno del 2020, para que los legisladores puedan observar cómo estaba el Centro, cómo se inundaba. Puede verse en la pantalla el agua acumulada, porque no tenía veredas alrededor. Imagínense: la pandemia, en invierno, con esa agua en todos los módulos y los espacios donde estaban los funcionarios con las estufas prendidas. Era algo bastante complicado. Hoy eso no sucede, porque ya se solucionó el problema y los espacios están remodelados.

En la siguiente imagen podemos ver cómo quedaron las obras, cómo se pintó y se reacondicionó el espacio. Si no tenemos espacios dignos, difícilmente podremos avanzar en ninguna otra resocialización de los adolescentes.

Asimismo, se colocaron nuevos lucernarios en el patio interno, se realizó nueva instalación eléctrica y sanitaria en el sector de duchas. También se ajustó y se reparó la totalidad de los elementos de herrería interna. Finalmente, se realizaron las terminaciones de todos los espacios, mobiliario fijo, con pintura interior y exterior completa.

La tercera obra es el Módulo "B", donde se hizo un reacondicionamiento general.

En pantalla puede verse cuando se realizó la inauguración del primer módulo; son varios módulos y estamos terminando con el tercero. Se hizo lo mismo en cada uno, porque los tres estaban en las mismas malas condiciones. Puede observarse el antes del otro módulo. En la siguiente imagen se puede observar cómo estaban los módulos después de las lluvias en junio del 2020.

La cuarta obra es en el Centro de Pre-egreso, ubicado en Bulevar y Cufré. En la primera etapa se realizó el pavimento exterior, caminería interna y desagües generales. El área de intervención fue de 880 metros cuadrados. Se realizó excavación, nivelación y pavimentación de acceso vehicular, caminería peatonal y accesos a talleres y áreas deportivas en hormigón armado.

En esta imagen se puede observar el proceso de la obra. Esa zona es muy transitable, porque hay varios centros y está la parte de salud. O sea que, tanto funcionarios como adolescentes pasaban permanentemente por allí en el medio del agua, agarrándose de los tejidos. Era un reclamo muy importante por parte de los funcionarios. Hoy ese problema está resuelto y es un lugar donde hay acceso a los talleres y áreas deportivas; se hizo toda la obra en hormigón armado. En la pantalla se puede observar cómo está corriendo la obra al día de hoy.

La quinta obra es en el Centro de Ingreso de Adolescentes Femeninas, CIAF.

Pueden observar en la imagen cómo estaban algunas áreas comunes y los baños. Este Centro se encuentra ubicado en avenida General Flores 3295. Allí se hizo el reacondicionamiento de los servicios higiénicos y duchas; revoques y pinturas. El área de intervención fue de 150 metros cuadrados. Se reacondicionaron los sectores de los servicios higiénicos y duchas, realizando nuevos desagües y colocando nuevas aberturas internas y externas. También se trabajó en la totalidad de la circulación interna principal y el comedor, reparando revoques de paredes y cielorrasos afectados. Finalmente, se realizó pintura en general en la totalidad de lo antes mencionado y se acondicionó la celda maternal. En este momento no tenemos a ninguna joven con bebé, pero hemos tenido. También se acondicionó el sector servicio higiénico interior, porque los baños estaban en una situación deplorable.

En la pantalla se puede ver cómo quedaron dignamente arreglados los diferentes espacios comunes del Centro femenino.

La sexta obra es en la Colonia Berro. Se colocaron casetas de vigilancia en la escuela, taller de panadería y de educación. Esta obra está situada en la Ruta N° 84, kilómetro 30,500. Allí se colocaron casetas de vigilancia y control de fibra, con instalación eléctrica completa para vigilancia y control en educación, además de talleres de panadería.

La séptima obra fue en el Centro Cerrito, en la Colonia Berro, en la Ruta N° 84, kilómetro 30,500. Se solucionó el abastecimiento de agua. Era un Centro que siempre tuvo problemas con el agua, pues permanentemente se cortaba el abastecimiento.

Imagínense un centro en el que se corte el agua en cualquier momento, tanto en verano como en invierno es un drama.

Se instaló un depósito y un sistema de bombeo en el área de intervención. Se realizó nueva red de abastecimiento de agua de aproximadamente 500 metros; se instaló un sistema exclusivo de bombeo doble y se colocaron depósitos de reserva de agua, también exclusivos de 4.000 litros.

La otra obra también era un reclamo eterno, sobre todo de los funcionarios del Inisa, porque en invierno el balasto era puro barro y pozos. Estamos hablando de 3 kilómetros de balasto.

En la pantalla se observa cuando se estaba unificando el camino. La caminería principal de la Ruta N° 84, kilómetro 30,500, en la etapa primera se hizo la nivelación, corrección del perfil del terreno y pavimentación general. El área de intervención fue de 2,800 kilómetros. Ahora estamos en la etapa de los ingresos a cada uno de los centros, donde también se está realizando la pavimentación.

Se realizó pavimentación de la caminería principal en Colonia Berro para transformar caminos de tierra, piedra y balasto en vía de circulación pavimentada, uniendo a ambos accesos ubicados en los extremos del predio. Se realizó excavación, nivelación y corrección del perfil del terreno para recibir finalmente la carpeta asfáltica definitiva. Se realizaron a ambos lados de toda su extensión los zanjeados correspondientes para la conducción de agua de lluvia; se dejaron previstos también los pases bajo pavimento para obras eléctricas y sanitarias a realizar en otras etapas.

En este año también tenemos en ejecución varias obras. Por ejemplo, continuamos con el Módulo "A" del Centro CIAM, para terminar con todos los centros de dicho lugar. Esas son fotos actuales, pero aproveché para traérselas para que vean que el trabajo que comenzó en el 2021 continúa, por supuesto. Hay un plan general de obras y se va a ir avanzando año a año. Estos son procesos que llevan un tiempo.

La obra 2 es la segunda etapa: oficinas para seguridad, taller multifunción, área de intervención 125 metros cuadrados. Se retirará cubierta de quincho, sustituyéndola por nueva cubierta isopanel y se realizará la instalación eléctrica correspondiente para que en dicho sector funcione un taller multifunción para los adolescentes. Ustedes saben que además de las celdas tenemos que tener espacios para que ellos puedan compartir talleres, capacitaciones, almuerzos, meriendas, jornadas con las familias, en fin, necesitamos otro tipo de espacio. Hay que reacondicionarlos y en ese camino estamos.

En el Centro Pre-egreso estamos en la segunda etapa de la instalación sanitaria; pavimentación general; área de intervención: 180 metros cuadrados. Se reacondicionará la instalación sanitaria de cocina, y se realizará pavimento en diferentes sectores, igualando lo realizado en la primera etapa de pavimentos. Se prepararán los espacios prefabricados para recibir talleres para adolescentes, realizando exclusas y con formación de tejido de seguridad. Se preparará un sector para desarrollar tareas de cultivo y de jardinería.

En Colonia Berro, Centro Sarandí, se arreglaron algunas ventanas, que estaban teniendo algunos problemas, así que las ventanas quedaron también a nuevo.

En cuando a la obra 5, Colonia Berro, Centro MD, podemos decir que el Centro MD tenía todas las columnas del perímetro rotas. Saben que este es el Centro en el que tenemos a los mayores de 18 años, con perfiles más complejos, lo que hacía más dificultoso poder hacer actividades en el predio porque al estar las columnas quebradas…

Hoy en día, ustedes pueden ver cómo se terminó ese trabajo y el perimetral de Berro, que son 1.500 metros cuadrados; se conformarán 2 nuevos perimetrales de 6 metros de altura y se realizará contrapiso y pavimento entre ambos para permitir el control adecuado; por fuera del segundo perimetral se realizará una nueva iluminación exterior en columnas de 10 metros de altura. Esos son algunos arreglos que se han hecho en el Centro; también el cambio de algunas tapas que también estaban rotas y, lo más importante creo que es el perímetro que quedó a nuevo. Ahí podemos ver el perímetro cómo está quedando en estos días.

Obra 6, Colonia Berro, Caminería Acceso a Centros. Lo que decía recién, además de los 2,800 kilómetros del camino… Por ejemplo, esta es la entrada del Centro Granja y también se están haciendo las entradas a los diferentes centros lo que, obviamente, es un antes y un después para los funcionarios que, barro, lluvia, agua, doce de la noche, siete de la mañana, tienen que entrar y salir, así como las familias y los propios adolescentes que transitan todos los días por esos caminos. De verdad que es un cambio muy importante esta obra. La han reclamado desde hace mucho tiempo. Se comenzó en el año anterior y ya estamos por terminarla.

Obra 7, Oficinas Administrativas. También ahí tenemos las oficinas administrativas del Centro de Belloni. Adaptación funcional, área de intervención 2.600 metros cuadrados. Se realiza el acondicionamiento general del inmueble para transformar las instalaciones existentes en oficinas administrativas -allí tienen una foto del pasillo que muestra cómo están quedando las oficinas-, en lo inherente a instalaciones eléctricas, sanitaria, albañilería, accesibilidad y demás tareas de construcción de adaptación funcional.

Eso es todo lo que se ha hecho en el año y se continúa haciendo en lo que es infraestructura.

Pasamos ahora a lo que se ha trabajado en el tema educación.

Para hablar de la educación en el Inisa hay que entender antes varios asuntos. Los adolescentes con los cuales trabajamos llegan a los centros a partir de los trece años y, en general, han desertado del sistema educativo formal. Por distintas razones, han sido excluidos y no tienen muchas veces los hábitos sociales suficientes para dar valor a la educación, por lo que es desde este punto en que iniciamos nuestro compromiso educativo en el Inisa.

La oferta educativa está compuesta por proyectos propios, maestras, talleristas, deportes. En su mayoría, la propuesta educativa se desarrolla en convenio con ANEP, que es nuestro aliado estratégico y que provee la mayoría de los recursos al Instituto.

Frente a la realidad pandémica, el Inisa ha estado en diálogo permanente con las instituciones referentes. Fueron implementadas acciones que atendieron los protocolos y las necesidades educativas de nuestros jóvenes. Los espacios educativos en privación de libertad son de relevancia en el contexto, ya que son considerados espacios de encuentro, crecimiento y socialización, repercutiendo favorablemente en su proceso socioemocional, al mismo tiempo de ejercer su derecho a la educación y construcción de ciudadanía.

Desde el comienzo de las clases, en marzo de 2021 las acciones implementadas interinstitucionales para la adaptación a esta nueva realidad educativa pasaron básicamente por la adaptación al formato de educación virtual, fundamentalmente, acceso a computadoras, *tablets* mejoramiento del cableado para optimizar la conectividad en todos los centros. Por supuesto que la pandemia, como a todo el planeta, nos sorprendió. O sea que en los centros ubicados en Montevideo fue más accesible por

tener la fibra óptica. Sin embargo, en los centros del departamento de Canelones la situación fue diferente.

A partir del momento en que surge esta situación el Directorio comienza inmediatamente a avanzar en un convenio con Antel, para instalar fibra óptica en Colonia Berro y podemos decir que a partir de febrero de este año se cuenta con red wifi en todos los centros de Berro y también en la escuela de la colonia.

Los focos de covid en los centros del Instituto, así como en todo el planeta, entorpecieron el desarrollo del cotidiano educativo. Es de destacar que el 12 de marzo de 2021 comenzaron las clases con modalidad virtual sostenida por conectividad a través de cableado, como decía antes. El 19 de julio se retoma la presencialidad, atendiendo a los protocolos de acuerdo con la situación sanitaria y en el segundo semestre del año la ANEP flexibiliza sus protocolos, atendiendo a la presencialidad con aforo de personas presentes, lo que implicó una nueva reorganización y adaptación de los jóvenes, de los docentes y del personal de Inisa. Con la nueva normalidad, los procesos de aprendizaje fueron mejorando notoriamente al tener contacto directo con los docentes y con sus pares.

En lo que tiene que ver con educación se destaca que por primera vez tenemos un liceo mixto, integrado, que surge en el 2020 y continúa en este 2021, en el que participan tres centros diferentes, apostando a la calidad educativa y a un proceso integrador, que da herramientas y experiencias para la inserción social.

Se implementó también la UTU dentro del Inisa y, en especial, el curso "Rumbo integrado Agrario", para la Colonia Berro y se avanzó con la acreditación de "Saberes" en este año. Quiere decir que la UTU va haciendo como pruebas y les va dando diplomas de acuerdo con las actividades que ellos puedan realizar. Nosotros tenemos muchos talleres, pero al no ser una institución educativa no podemos darles un diploma.

Sin embargo, ampliamos el convenio con la UTU en este 2021 y podemos hacer, a través de la UTU, que ellos vayan avanzando y puedan tener un diploma. Sabemos lo importante que es tener un diploma a la hora de egresar y poder acceder a un trabajo.

Se apuesta a que todos los jóvenes que ingresen y no tengan culminado el ciclo escolar, lo continúen y lo culminen con las pruebas de acreditación dispuestas a lo largo del año lectivo. Actualmente, solo hay doce adolescentes que no han terminado la escuela primaria.

Apoyo permanente del equipo de maestros a los cursos de secundaria, desde sus respectivos centros. Tenemos una maestra en cada centro, que apoya a los adolescentes que estén cursando también el liceo.

Se continúa promoviendo la nueva pedagogía de aprendizaje y servicio solidario de calidad, a través de proyectos socioeducativos con el Clayss, que es el Centro Latinoamericano de Aprendizaje y Servicio Solidario, y se promueve muy y mucho la educación en valores.

Desde la Administración, lo que hemos venido haciendo en este tiempo es apuntar a través de diferentes convenios a la mayor cantidad de oportunidades en diferentes rubros, en diferentes actividades y diferentes formatos, para que ellos puedan tener la posibilidad de elegir, según sus preferencias e intereses.

Recordemos que es la etapa de la vida en que todos están buscando un proyecto y, sobre todo, lo que les motive, para poder sostenerlo. Por eso se hace hincapié en esa búsqueda, desde lo institucional.

En cuanto a propuestas laborales, según los datos proporcionados por la directora del Programa de Inserción Social y Comunitaria, si comparamos desde el año 2019 al 2021, en el año 2019 se inscribieron 193 adolescentes; en el 2020, 158, y en el 2021, 184.

Sobre el tema salud en el año 2021, otro punto álgido en esta Administración ha sido la atención en la salud, un tema por demás sensible.

A esto deberíamos agregar como un capítulo aparte la preocupación por el tema sanitario referente a la pandemia, que nos involucra a todos y que nos ha obligado a trazar un plan de acción cotidiana diferente, tanto en la vida diaria de los adolescentes institucionalizados, como de los funcionarios, caracterizado por los nuevos cuidados sanitarios y el ausentismo laboral que hemos tratado de paliar con esfuerzo y dedicación de todos los funcionarios, apegados -como siempre lo hacemos- a las normas que imparte el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Salud Pública y de la Oficina Nacional del Servicio Civil, pilares fundamentales que nos han acompañado en este proceso.

Siguiendo los protocolos de salud establecidos a nivel nacional, el Inisa emprendió rápidamente la organización y ejecución de la vacunación contra el covid-19, extendiendo la medida de opción voluntaria a la totalidad de los funcionarios y adolescentes legalmente comprendidos, previa campaña de concientización de la importancia de la misma realizada por los equipos de salud del sistema.

Los jóvenes, en su mayoría, pertenecen a ASSE, institución con la que hemos estrechado los lazos fuertemente y hemos mejorado el vínculo y la comunicación con la Dirección y los equipos del Inisa.

Cuando ingresan a la institución, se tiene la precaución de que sean valorados en su salud con un diagnóstico integral, minucioso y registrado en su historia clínica.

Un asunto importante a destacar es que el equipo de salud del Inisa permanece veinticuatro horas y tienen servicio de odontología integral, siendo valorados y tratados si tienen caries.

Se hizo un protocolo nuevo de atención en salud. En las primeras veinticuatro horas los adolescentes son valorados por personal de salud. Se lleva a cabo el protocolo de ingreso, comenzando con el protocolo covid, realizándose el hisopado nasofaríngeo en las primeras horas; en las siguientes cuarenta y ocho horas son valorados por un médico general y, de ser necesario, por un psiquiatra, pasando por control odontológico, y durante la primera semana comienzan las entrevistas con el equipo de atención por el consumo de sustancias psicoactivas.

En el año 2021 se realizaron más de 3.000 consultas de adolescentes al médico institucional. Al ingreso, todos los adolescentes son valorados -como decía recién- por odontología, realizándose prevención y tratamientos.

En cuanto a la salud mental, se destaca que ha disminuido significativamente el policonsumo de psicofármacos, haciéndose énfasis en un uso racional de estos. La utilización de medicación de rescate inyectable intramuscular para momentos de crisis, es casi nula, utilizándose solo en casos aislados, en los que la contención verbal, física o la utilización de medicación vía oral no dan resultado.

En el año 2021 se avaló el protocolo de medicación, lo que ha llevado a excelentes resultados. Ningún adolescente del Inisa recibe del personal de salud una medicación que no tenga indicación médica, lo que se registra adecuadamente en su historia clínica.

Todos conocemos las cifras sobre la salud mental a nivel país. En el año 2021, la cantidad de intentos de autoeliminación dentro del Inisa se redujo en un 40 %.; en el año 2019, fueron 181; en el año 2020, 87, y en el 2021, 70, lo que habla de esa otra realidad para la cual se trabaja y se intenta construir día a día para que el adolescente privado de libertad tenga una mejor vida; y los buenos resultados que describen estas cifras, que son elocuentes y demuestran los esfuerzos realizados.

Todos los equipos técnicos del Inisa, especialmente, el Equipo Psicotécnico, se han abocado a abatir estas cifras y han trabajado en la pandemia con algunos dispositivos que han logrado ser efectivos. Además, se instaló una comisión de prevención del suicidio adolescente y, obviamente, en la actualidad nos hemos sumado a las distintas estrategias que está llevando adelante en la temática el Ministerio de Salud Pública junto al INJU.

Cantidad de adolescentes atendidos por consumo problemático de sustancias, tanto en la Unidad de Intervención de Consumo Problemático de Drogas, como en la Asociación Civil Ser Libre. Recuerden que, cuando asumimos, Ser Libre atendía a los jóvenes de Montevideo, pero en Colonia Berro y Minas no tenían atención. Esta Unidad fue creada en esta Administración, que actualmente está trabajando en el hospitalillo de Colonia Berro. En Montevideo, en el año 2021, fueron atendidos 119 adolescentes a través de esta Asociación Civil y 79 en la unidad de consumo problemático de Berro.

Se han mantenido encuentros con distintas cátedras de la Udelar con el objetivo de optimizar la atención a los adolescentes, garantizando el derecho a la salud. La cátedra de farmacología colaboró para la creación de un protocolo de administración de medicación, que también se cambió. La cátedra de medicina general se encuentra colaborando en el protocolo para el rol del personal de la salud en procesos de seguridad.

Se firmó un convenio con ASSE durante el año 2021 y se está avanzando en los convenios específicos como, por ejemplo, cupos en las puertas de emergencia; cupos en atención de especialistas; cupos en clínicas de agudo que se está realizando sin inconvenientes, dándose el cumplimiento de internación en clínica de agudos por parte de ASSE a los adolescentes usuarios de dicho prestador que así lo requieran.

Durante este año se dejaron de utilizar los servicios contratados directamente por Inisa para internación de adolescentes indicada por psiquiatra, estando a cargo del ingreso, seguimiento y alta el prestador de salud del adolescente, tanto ASSE como de los prestadores privados.

También trabajamos muy cerca del Ministerio de Salud Pública. La relación interinstitucional ha sido acertada y de gran apoyo en situaciones especiales, como en brotes de covid, vacunación y la participación de la población adolescente, cumpliendo medidas socioeducativas en actividades realizadas por el Ministerio de Salud Pública.

En el año 2020 no tuvimos ningún caso de covid en adolescentes dentro del Inisa; se manejó muy bien. En el 2021 tuvimos ciento siete adolescentes que cursaron la enfermedad, con seis brotes en diferentes centros.

Ahora pasamos al tema alimentación y nutrición. La cantidad y variedad de la comida que se ofrece a los adolescentes se encuentra supervisada por cuatro nutricionistas, dos jefes de cocina para el contralor de los economatos y las cocinas de los centros.

La determinación de las necesidades nutricionales de los jóvenes atendidos en el Instituto se calculan teniendo en cuenta el metabolismo basal -energía mínima necesaria para mantener las funciones vitales-, a lo cual se le realiza un incremento por la edad, ya

que se encuentran en una etapa de desarrollo, de crecimiento. También se tiene en cuenta el estrés que genera el encierro y la actividad física que realizan; a su vez, se encuentra discriminado por sexo. A partir de esos cálculos se determinan las cantidades de alimentos necesarios per cápita que luego son enviadas a los centros para que se puedan elaborar las diferentes preparaciones. También es importante destacar que a todos aquellos adolescentes que requieran alguna dieta especial, como ser los diabéticos, celíacos, obesos, hipertensos, se les hace un régimen específico.

El deporte es una actividad destacada. La gestión se centró en equilibrar la distribución de los docentes y se aumentó un 50 % los recursos humanos, así como los recursos económicos y materiales deportivos. Se han buscado activamente donaciones con diferentes marcas deportivas y empresas del rubro; en varias oportunidades hemos accedido a materiales e insumos, como pelotas, zapatos, ropa deportiva, redes, arcos, aros de básquetbol. También se firmaron varios convenios para continuar apostando por el deporte, así como en instancias de capacitaciones específicas para los funcionarios del área.

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe, señora presidenta...

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- Ya estoy terminando, señor presidente.

El día 10 de junio del 2021, el Inisa firmó un memorándum con Unicef con varios puntos, que iba a nombrar, pero no lo voy a hacer porque me están pidiendo que me apure. Pero voy a nombrar el punto A de este MOU (*Memorandum Of Understanding)*, que era desarrollar un estudio de la población adolescente privada de libertad y la capacidad de respuesta de la institución como insumo para la planificación y monitoreo de los avances.

Justamente, este punto es muy importante, y entendimos muy pertinente la oportunidad de acercar a esta Rendición de Cuentas la propia voz del 93 % de los jóvenes del Inisa. Puntualmente, les presentamos un censo de población adolescente elaborado por Unicef y Equipos Consultores sobre las condiciones de los adolescentes privados de libertad en Uruguay y la capacidad de respuesta de nuestra institución, responsable de administrar las medidas socioeducativas desde la perspectiva de los propios adolescentes y también de los funcionarios.

El objetivo del estudio fue generar conocimiento sobre las principales características de la población atendida por Inisa con medida privativa de libertad y sobre la capacidad de respuesta de la institución, dada por el estado de los centros, la composición y calificación de los recursos humanos con que se cuenta.

La modalidad de encuesta fue cara a cara. Se encuestó al 93 % de los adolescentes y se realizó entre el 22 de noviembre y el 9 de diciembre de 2021. Un encuestador, debidamente capacitado por Equipos Consultores, recorrió los centros y observó de forma directa la disponibilidad de un conjunto de elementos de interés -a modo de *checklist*- de aquellos indicadores específicos; la encuesta también tuvo una mirada, por ejemplo, a lo edilicio.

El primer cuadro refiere a la caracterización de la población privada de libertad que ingresa al Inisa, para compartir los diferentes delitos por los que ingresan. Unicef hizo un censo similar en el año 2018, que no teníamos pandemia, y lo vuelve a hacer a fines de 2021; estamos comparando -para que lo tengan en cuenta, porque no hay que perder esa mirada- un año de no pandemia con un año de pandemia. Vemos que en 2018 el 72 % ingresó por el delito de rapiña y eso baja a un 53 % en 2021. Los homicidios se

mantuvieron. Lo otro que llama la atención es la comercialización y suministro de drogas: en 2018 ingresaban un 2 % por ese delito y hoy, un 11 %.

Me voy a referir a las condiciones edilicias. Se les pregunta a los adolescentes el nivel de las condiciones de habitabilidad de las celdas, y se destaca que el 59 % manifiesta que la ventilación es buena y el 69 % considera que hay buena iluminación. Además, ambos indicadores muestran una evolución positiva y aumentan en más de 10 puntos porcentuales en relación al estudio de 2018. Acá se les hicieron dos preguntas. Una pregunta fue: "¿Cómo dirías que es la iluminación de la celda?" En 2018, el 57 % contesta que es buena y en 2021, un 69 %. La otra pregunta fue: "¿Cómo dirías que es la ventilación de tu celda?". En 2018, el 44 % contesta que es buena y en 2021, el 58 % contesta que es buena.

Además, en las recorridas realizadas por los encuestadores solamente en uno de los centros se identificó la presencia de basura o de desorden en los espacios comunes. En otros centros se encontró que la cocina o comedor no se encontraban en buen estado de mantenimiento y de limpieza. En este contexto, las valoraciones de los adolescentes privados de libertad con respecto a los aspectos materiales y condiciones de los centros, muestran una mejora respecto a las reveladas en 2018, aunque existe una gran heterogeneidad por centro en las valoraciones.

En relación a la limpieza, dos de cada tres adolescentes encuestados considera que el Centro está limpio y apenas un 6 % que está sucio o muy sucio. La evaluación positiva con respecto a la limpieza del Centro, mejora en 13 puntos porcentuales con relación a 2018, pero se mantienen diferencias importantes por centro. En seis de los quince centros más del 90 % de los encuestados manifiesta que está limpio, pero en otros cinco centros menos de la mitad de los adolescentes evalúa positivamente este aspecto. Les consultamos: "¿Te parece que el Centro está: limpio, ni limpio ni sucio, sucio o muy sucio?". En 2018, contestaron que estaba limpio un 55 % y en 2021, contestaron que estaba limpio un 68 %.

Siempre es un tema a discutir lo que pasa con la comida en el Inisa. Entonces, les preguntamos: "En tu opinión, ¿cómo es la comida en el Centro?". En 2018, un 17 % respondió que es excelente y un 34 % dijo que es buena, y en 2021 aumentan los dos porcentajes, ya que pasamos de un 17 % a un 20 % que dijo que es excelente y de un 34 % a un 36 % que dijo que es buena; ni buena ni mala es un 33 % y un 29 % en cada año respectivamente.

Me voy a referir al tiempo en la celda y a las actividades. La encuesta de 2021 muestra la reducción en el tiempo de encierro en las celdas de los adolescentes, reduciéndose a la mitad de la cantidad de adolescentes que pasan más de dieciocho horas diarias dentro de la celda y aumentando más de un 20 % el peso relativo del grupo de adolescentes que pasa entre doce y dieciocho horas en la celda. En 2021, el 17 % de los adolescentes privados de libertad declararon estar menos de doce horas dentro de la celda, versus un 14 % que lo hacía en 2018.

Sin duda que nosotros queremos mejorar esto; acá ya se nota una mejora y seguimos apostando, obviamente, a combatir el encierro. Depende y varía según el centro, porque sabemos que en los centros de máxima seguridad es más dificultoso, pero estamos apostando a mejorar los perímetros. Lo edilicio tiene mucho que ver con esto y con llevar adelante las medidas socioeducativas de la mejor manera y, por supuesto, combatir las horas de encierro. El deporte creo que ha sido otra herramienta que repercutió en estos números.

El acceso a las duchas o al agua caliente es algo muy básico. Con relación al acceso a la ducha, un 10 % más dijo tener acceso a ducharse cuando desea y un 20 % más accede siempre al agua caliente. Cuando consultamos: "¿Podés ducharte?", respondieron: "Sí, cuando quiero varias veces", en 2018, un 72 % y en 2021, un 82 %; también aumentó allí la posibilidad de bañarse varias veces al día con agua caliente. Y en 2018 respondieron: "Sí, una vez al día", en 2018, un 25 % y en 2021, un 17 %. También consultamos: "¿La ducha es con agua caliente?". Respondieron: "Sí, siempre", en 2018, que es un 58 %, y en 2021 es un 78 %; aumentamos un 20 % el acceso al agua caliente.

Algo muy importante es la convivencia de los centros, sobre todo, en el vínculo con los adultos. Paralelamente, más de la mitad de los adolescentes considera que cuando hay un problema entre adolescentes en sus centros, generalmente se resuelve de forma no violenta: hablando o intermediando con adultos. Con respecto a 2018, se observa un pronunciado descenso de la cantidad de adolescentes que plantea que estos conflictos se resuelven peleando. O sea que esta pregunta nos respalda mucho y la verdad que nos congratula, porque significa que los objetivos que nos hemos planteado vienen encaminados. Por supuesto que queda mucho por hacer, pero nos respalda en ese sentido.

La pregunta puntual fue: "En general, cuando hay un problema entre adolescentes aquí en el Centro, ¿cómo lo resuelven? ¿Peleando?". En 2018, el 67 % dijo peleando y en 2021, lo dijo un 44 %. O sea que baja de un 67 % a un 44 % resolver los conflictos peleando. La segunda respuesta es "hablando". En 2018, un 34 % resolvía los problemas hablando y hoy, un 42 % resuelve los problemas hablando. Además, intermediando con adultos, es un 11 % y un 14 %.

Por otra parte, el clima de convivencia con los compañeros y los adultos del Centro es evaluado muy positivamente; aproximadamente nueve de diez adolescentes privados de libertad valoran como bueno o muy bueno tanto el relacionamiento con sus compañeros como con los adultos que trabajan en el Centro. Respecto a la encuesta de 2018, se observan leves mejoras en ambos indicadores. La pregunta es: "¿En este Centro has participado, estado involucrado o presenciado malos tratos de los adultos o adolescentes?". Respondió que no han sabido de ninguno un 79 %. Aumentó el porcentaje de adolescentes que evalúa como muy bueno el clima de convivencia con adultos y baja el porcentaje que evalúa negativamente la convivencia con sus compañeros en general.

En cuanto a la salud mental, también se confirma lo que les decía antes: baja el consumo de medicación y las cifras del censo reflejan la misma realidad. Les consultamos: "¿En general, tomás medicamentos?". Baja, sustancialmente, el consumo de medicación -como veníamos diciendo hoy más temprano- en cuanto al trabajo que se ha hecho con la salud mental y la baja de la medicación. Otra consulta fue: "¿Desde que ingresaste a este Centro, necesitaste que te atendieran por angustia, depresión o crisis?". Ahí también vemos como bajan, sustancialmente, las cifras -ustedes saben cuáles son- en cuanto a la salud mental de varones en este país. Otra pregunta fue: "¿Recibiste asistencia lo más pronto posible?". Esto habla de la salud en general. En 2018, contesta que sí el 77 % y en 2021 contesta que sí el 82 %. En 2018, un 21 % contesta que no y en 2021, un 18 %.

Básicamente, a grandes rasgos quería mostrarles cuál era la realidad y el trabajo que se ha hecho en 2021. Quiero dar solamente un mensaje final a mi alocución.

Se gestionó en el Inisa en estos dos años y tres meses, y a la vista están los resultados en medio de una pandemia. Estamos orgullosos del lugar que nos han encomendado con el compromiso, la responsabilidad y el respeto de uno de los lugares

más desafiantes, no solo por la temática que involucra el mundo del delito y por la población adolescente que trabajamos, sino porque además es un lugar donde pocos ponen la mirada. Y muchas veces, por el contrario, el estigma e indiferencia hace que no podamos vernos como comunidad, como seres humanos, como personas de bien, esas que pretendemos en ellos. Debemos entender que de la manera como los tratemos nos definimos a nosotros mismos.

Muchas gracias.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- En primer lugar, quiero dar la bienvenida a la delegación. Para nosotros siempre es muy fructífero este espacio que tenemos con las delegaciones de los organismos para completar un poco este cuadro de información que llega de lo producido por OPP y Presidencia en los tomos de evaluación y gestión, y también de lo que envían los organismos. En este caso, además, Inisa mandó mucha información de la evaluación del cumplimiento de metas.

Queremos decir que tenemos algunas dudas con respecto a lo que se viene planteando, pero entre el principio de la presentación, el final, los tomos que tenemos y los datos de cumplimiento de metas, lo que no entendemos es cómo se concilia toda esta realidad que se muestra de Inisa con respecto a los cumplimientos de metas y lo que tiene que ver con la asignación y ejecución presupuestal.

Ahora voy a hacer algunas consultas.

En primer lugar, quiero decir que está claro que nosotros compartimos la preocupación con el equipo de dirección de Inisa. Yo estoy totalmente de acuerdo con la presidenta en que es un lugar poco mirado. Es tan poco mirado que en esta Rendición de Cuentas no vino ni siquiera un solo artículo del Poder Ejecutivo; entonces, es una preocupación común la que tenemos. Lo que sí podemos tener son diferencias en cuanto a lo que es un paradigma de gestión de un contexto de encierro adolescente; eso es hasta sano en la democracia. Lo que sí entendemos es que hay acciones que tienen que ver con cómo se sostienen esos modelos de gestión y nosotros, precisamente, es lo que venimos planteando, porque tampoco en 2021 vemos un plan estratégico de desarrollo de lo que es la gestión de Inisa. Pero además, tampoco vemos que se pueda -por decirlo de alguna manera-, porque tampoco está en los tomos y no está en la evaluación que plantea Inisa. Más allá de que se mencionan los centros y se hace la evaluación de cada centro, no vemos un modelo de gestión de cada uno de esos centros que se pueda articular en un plan más integral. Es decir, los que conocemos algunos centros de Inisa sabemos que depende mucho del equipo de dirección de cada centro, de la voluntad, de la formación, de la gestión de los recursos; depende de muchísimos factores el hecho de cómo vaya a funcionar ese centro. Hay casos de todo tipo, desde el de Ituzaingó hasta el de Piedras, que cuando lo visitamos con las diputadas en diciembre, tenía el 50 % de los trabadores y las trabajadoras en el seguro de enfermedad.

En términos de consideraciones generales, en lo que tiene que ver con el Mensaje que envía Inisa está claro que los recursos asignados en el presupuesto no son suficientes; eso está escrito en el Mensaje complementario. Yo creo que es una cosa buena reconocer y decir: "No llegamos a cubrir el año 2022". Eso está escrito en el Mensaje complementario, señor presidente; lo puede leer en los anexos.

Con respecto a la ejecución y asignación presupuestal, usted sabe que yo reviso mucho los materiales de los organismos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy bien señora diputada, pero debe centrarse en la pregunta y las consideraciones dejarlas para la Cámara. Le agradezco.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- No es una consideración; es un contexto de la pregunta, presidente. Muchas gracias.

En términos de lo que son algunos problemas más relevantes que nosotros evaluamos de los datos que envía la institución, por ejemplo, en la asignación presupuestal hubo un descenso, más o menos de un 12 % con respecto a 2019. Es decir, ya arrancamos esta gestión con un descenso en la asignación, pero además cuando uno mira los números de 2021 advierte, efectivamente, que el crédito asignado a Inisa sigue cayendo y cae en torno a un 11 %. No solo cae el crédito un 11 %, sino que además -todo esto en términos reales; ajustado a la capacidad de pago y compra de esos créditos- la ejecución sigue bajando. Es decir: tengo menos créditos y además ejecuto menos. La ejecución siguió cayendo en 2021 un 4 %. Pasa lo mismo en el rubro Funcionamiento; es casi el mismo esquema de caída, pero en el rubro Inversiones -esto lo hemos hablado muchísimas veces- hay, con respecto a 2019, el acumulado de lo que es la caída en inversiones, que es de un 82 %. Y la ejecución no llega al 70 %. Es decir, hay un problema que tiene que ver con la ejecución de los fondos previstos para la inversión también. ¿Por qué?

Nosotros hoy recibimos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Una de las cosas que nos rendían era precisamente lo que ponen en el tomo II en la Dirección General de Arquitectura, que son créditos de Inisa -no del Ministerio- que ejecuta en obras el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Hay un montón de obras, por ejemplo, que se leen en Montevideo; no un gimnasio, pero sí lo que tiene que ver con solución de evacuación de pluviales, con algunas acciones de mantenimiento. Hay una serie de trabajadores y trabajadoras en la institución que quizás podrían hacer ese tipo de obra, o se podría hacer una obra más corta, porque después lo que tenemos son problemas de tiempo, atrasos en las obras; son caras y lentas en ese sentido.

Revisando un poco lo que son las metas, ahora leíamos algunas de las intenciones. Yo pienso que los objetivos estratégicos permanecen incambiados, porque eran bastante parecidos -si no eran los mismos- a los que escuchamos el año pasado. La consulta que tenemos nosotros, porque es medio difícil de entender, es cómo se habla del cumplimiento de algunos objetivos estratégicos. Por ejemplo, me refiero al caso de la disminución de horas de encierro en el documento que envía Inisa. También está, obviamente, la información procesada en los tomos, pero en el caso de Cerrito figura que no se visualizan modificaciones en 2021 con respecto a las horas de encierro de 2020; perdón Cerrito no, Granja. En Cerrito tampoco se observan cambios. Sarandí es un caso bastante particular; no hay información de la gestión del centro. Queremos saber cómo se ha hecho para seguir la gestión, porque sabemos, más allá de los registros -por eso me llamó la atención la encuesta que presentó la presidenta del Directorio-, más allá del hecho de que se declara una resolución de conflicto por otras vías, que lo que ha pasado en el año 2021 en algunos hogares ha sido una situación bastante compleja. En el caso del hogar Sarandí, en particular, sobre el mes de diciembre, cuando termina de renunciar toda la dirección, se había dado una serie de hechos violentos que también involucraba la salud de los trabajadores y de los chiquilines.

Entonces, lo que queremos preguntar es cómo se ha hecho para evaluar, de alguna forma, lo que fue la gestión del año 2021 en Sarandí. Acá lo que dice es que no se puede evaluar porque la Dirección no dejó elaborada una memoria, y la verdad que nos parece que no es un argumento válido, en el sentido de que hubo adolescentes atendidos, hubo medidas privativas. Es decir, hay una serie de afirmaciones acá que hablan de lo que es el modelo de gestión de cada centro y eso es lo que nos preocupa cuando nosotros planteamos que no hay un eje de abordaje integral sobre la planificación del desarrollo de los diferentes dispositivos Inisa.

Con respecto al Centro Piedras, dice que hubo una leve mejoría. El CIAM sigue igual que en 2020. En el caso del ETTI (Espacio de Tratamiento Transitorio Integral), no hay registros, y eso también nos llama la atención; queremos saber por qué no hay registros continuados que permitan calcular las horas de encierro. En el caso del MD1, tampoco se ha podido mejorar el registro. Es muy leve la mejora.

Con respecto al cumplimiento de otras metas, acá se hablaba de este objetivo estratégico que tiene que ver justamente con la educación, y ahí hay un incumplimiento. Hay algunos centros en los que ha sido un poco más alto el desempeño. En particular, queríamos consultar, justamente, por algunos datos. De todas maneras, seguimos teniendo situaciones donde está claro que, en todo caso, las horas que no son de encierro no son de educación, son horas afuera de la celda y nada más. ¿Por qué? Porque el cumplimiento de la meta de medidas socioeducativas sigue siendo bajo.

En cuanto a los convenios, aquí se hace un pedido de fondos -espero que después podamos discutir el articulado- para poder retomar las medidas socioeducativas con organizaciones porque existe la necesidad de ampliar esta cobertura. Lo que queremos saber es en qué tipo de organizaciones se está pensando, en qué tipo de cobertura, cómo se va a cubrir ese faltante que hay hoy.

Nos preocupa también lo que se planteaba con respecto a la asignación presupuestal, que tiene que ver con cómo se ejecutan los fondos de funcionamiento. Esto viene pasando desde que se inició la gestión y antes, seguramente. Me refiero al peso relativo que tiene el pago de servicios de vigilancia contratados al Ministerio del Interior, que implica casi la mitad, el 41 %, de los fondos. Esto está identificado como un problema por el Directorio, lo sabemos. Lo que en su momento nos planteamos era la duda de por qué no contratar personal como eventual para poder bajar los costos, pero, además, en algún momento también estuvo la propuesta de cambiar por guardia de Inisa lo que es la guardia que se cumple hoy con la Republicana en la perimetral. Queremos saber si se avanzó en eso.

Con respecto a lo que es la estructura de cargos, nos gustaría saber si hubo algún avance con Servicio Civil. Había un diseño de estructura de cargos que se había trabajado con el Poder Ejecutivo y que había quedado a implementarse cuando se inició esta gestión. Esto lo hemos preguntado varias veces porque el tema de la distribución de funcionarios de la carrera administrativa, de la carrera de ascensos, viene siendo un problema. Entonces, ¿hay alguna acción de Servicio Civil tendiente a coordinar con ustedes lo que es la aplicación de esta reestructura? ¿Han tenido comunicaciones con el organismo? ¿Por qué lo preguntamos? Porque el último decreto de reestructura, si bien aplica para la Administración Central, tiene pautas orientadoras desde el Poder Ejecutivo para orientar estas reestructuras que se están dando.

Por otra parte, se nos trasladaba que se siguen cumpliendo las medidas no privativas en el interior, en particular con el INAU, y queremos saber en qué proceso están, porque el INAU está subejecutando muchos fondos. Sabemos que hay un problema con la gestión de la privación de libertad y también de las medidas no privativas que tiene que gestionar el INAU en el interior. Entonces, queremos saber en qué proceso están, porque aquí figura que, en convenio con el INAU, en 2021, se atendieron, en promedio, al menos a 301 adolescentes.

Otro problema grande que fue por lo menos identificado por los trabajadores y trabajadoras en el año 2021 -un año bastante complejo en términos de conflictividad y violencia- fue el hecho de que se haya desmantelado, de alguna forma, la Junta de Traslados y no se tengan criterios técnicos o un abordaje más integral para hacer bien las derivaciones. Esto en todo Berro venía siendo un problema, menos en Ituzaingó, pero en

realidad, en los centros, todos los directores planteaban que el desmantelamiento de la Junta de Traslados y la evaluación de los criterios para derivación al centro venía siendo un problema. Entonces, queremos saber si hubo o hay en perspectiva algún cambio con respecto a esto que implique, por ejemplo, nuevos recursos humanos capacitados para el abordaje.

En la Rendición de Cuentas del año pasado, se nos presentó la propuesta de incorporar datos del SIPI (Sistema de Información para la Infancia) Inisa al sistema de gestión de información del Ministerio del Interior. Nosotros en ese momento planteamos -y esto no es una valoración- que eso era violatorio del Código de la Niñez y la Adolescencia, justamente, porque la gestión de los datos de los adolescentes en privación de libertad tienen que estar bajo la custodia de Inisa. En este caso, queremos saber en qué se está con eso, cómo se están gestionando y cuidando los datos personales de los adolescentes, sobre todo de los que están cumpliendo medidas privativas, y de sus familias, porque en ese momento se había hablado también de que la idea era cruzar datos e ingresarlos al sistema del Ministerio del Interior, y eso fue algo que nos generó preocupación. Por eso queremos hacer el seguimiento para ver en que están actualmente.

Hoy, en esa encuesta que se presenta, se habló del peso relativo de los adolescentes que están muchas horas en encierro, y queríamos chequear con ustedes si eso responde a que hay menos adolescentes en la gestión de la privación de libertad -que viene descendiendo desde 2018- o responde a otra circunstancia, porque en realidad, el cumplimiento de metas con respecto a horas eso no lo explica.

Luego, hay una consulta que quería hacer con respecto al cumplimiento de metas de capacitación de personal. En el informe de gestión, en la página 139 del Tomo II, se pone un valor proyectado para la meta de capacitación de personal de un 60 % -es decir, eso es lo que esperaba capacitar la institución- y el valor alcanzado es de un 19 %. Queremos saber a qué responde este bajo cumplimiento, si hubo alguna situación excepcional, además de lo que fue el primer semestre de pandemia.

Lo mismo pasa con lo que es la salud ocupacional con perspectiva de género. El cumplimiento está en exactamente el 50 % del valor meta planteado; el valor proyectado era de un 15 % y el valor alcanzado es de un 7,5 %.

Además, queríamos consultar si se había regularizado la situación de la cantidad de encargaturas que hay sobre la cantidad total de trabajadores y trabajadoras del Inisa, porque en el informe de gestión que ustedes mandan figuran los ratios de trabajadores y trabajadoras por adolescente -estamos hablando de unos 1.800 trabajadores, obviamente que no todos en el trato directo-, pero lo que tenemos como dato es que hay alrededor de unas seiscientas encargaturas.

Por eso, queremos saber si esa cantidad se mantiene y si hubo, efectivamente, algún proyecto de regularización de la carrera de ascenso para cubrir esas encargaturas, que hasta ahora, como en todo el Estado, se dan en forma discrecional, que es una función y una compensación por una función.

Hasta aquí mis preguntas.

Gracias.

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- Saludo a la delegación, que cuando ingresó, yo no estaba en sala.

Quiero decirle al señor presidente que no se enoje mucho, pero voy a contextualizar algunas cosas para poder hacer las preguntas.

Escuché sobre los temas que voy a preguntar; parte estuvo en la intervención de la presidenta del Inisa. Por lo tanto, vienen totalmente a cuento.

En primer lugar, respecto al cumplimiento de las metas, ya adelanto la pregunta. ¿Cómo vamos a hacer o qué tiene planteado el Directorio del Inisa para transformar esa realidad? Pregunto esto porque el Tomo II que recibimos del Poder Ejecutivo dice que de las metas propuestas, el Inisa cumplió un 27 % y que tiene un incumplimiento de un 63 %. Estos son datos en función de los indicadores que la propia institución planteó. Por eso hago la pregunta desde el principio, para que usted entienda qué es lo que estoy señalando.

Entre esas metas, hay algunas que son sustantivas -de alguna manera lo adelantó la diputada Bettiana Díaz-, como lo que tiene que ver con la actividad socioeducativa. Ese es el rol del Inisa: llevar adelante las medidas socioeducativas hacia los adolescentes en conflicto con la ley. En ese sentido, hay un incumplimiento de la meta: la meta que se planteaba era dos horas diarias de actividad socioeducativa y se llegó al 1,2. Por lo tanto, es un incumplimiento. Esto ya lo sabíamos -no en números, pero lo verificamos en el lugar, en la recorrida que hicimos-, y tiene que ver con los adolescentes que cursan educación media formal. La meta para 2021 era de ochenta adolescentes y el cumplimiento fue de treinta y seis adolescentes. Estuvimos en un Centro donde se nos expresó con claridad que en todo el año no habían podido abordar el tema de la educación de los adolescentes. Es el mismo Centro donde se nos planteó lo que la diputada Díaz acaba de señalar, y lo digo porque esto está en contradicción con lo que aquí se señalaba, básicamente, en la encuesta de cómo se resuelven los problemas en la interna de cada centro. En realidad, fruto de la forma de derivación y de muchas veces poner a jóvenes que tienen conflictos preexistentes, estos conflictos preexistentes se trasladaban a los centros.

Aquí di dos ejemplos, pero además de eso, está la propia descripción que se hace, porque hay una parte que es numérica, pero también hay un informe de gestión que se hace aquí donde se dice que el indicador mantiene el mismo valor en cuanto a la actividad socioeducativa -eje fundamental de la institución- que en 2020, permaneciendo por debajo de la meta proyectada, lo que se refleja en un no cumplimiento de la meta establecida para 2021. Y agrega que el Inisa ha configurado una serie de políticas proactivas destinadas al aumento de las actividades educativas a través de la contratación de múltiples propuestas formativas; sin embargo, esto aun no se ha visto reflejado en un aumento de las horas de actividad destinadas a los adolescentes. Resumí y no leí absolutamente todo.

Si tomamos la cifra que se nos da de las horas de encierro -y este es un tema respecto al cual reitero la primera pregunta: ¿cuáles son las medidas planteadas para transformar esto?, porque las horas de encierro también es un tema de suma importancia para el abordaje, junto con las medidas socioeducativas-, acá se dice que el valor proyectado de horas de encierro era de 7,5 y que para el año 2021 la meta presenta una disminución de una hora promedio en relación con el año 2020 y un cumplimiento por encima de la meta establecida para 2022. Esto se explica parcialmente por un aumento en las horas de esparcimiento, pero no coincide con la cifra que la directora nos aportaba.

Por otro lado, en cuanto a las condiciones edilicias, hay un aumento en el porcentaje de centros que presentan hacinamiento. Este es otro de los indicadores que figuran como un elemento de incumplimiento.

Ya se habló de la formación del personal.

No los voy a aburrir con toda la lectura del Tomo II; quédese tranquilo, señor presidente. Tomé como ejemplo estos temas porque son de los que escuché en el informe y, simultáneamente, sobre los que nosotros pensamos que es sustantivo conocer cuáles son las medidas que están propuestas para superar esta situación, en las perspectivas. Todos estos temas hacen a las posibilidades reales del cumplimiento del rol que tiene la institución.

Junto con esto está lo que había comenzado a decir la diputada Bettiana Díaz respecto al mensaje presupuestal que llega del Inisa, donde se dice que de no aprobarse -es en el mensaje presupuestal que se dice- se corre riesgo de caer en la incapacidad de cumplir con los cometidos institucionales y de no cumplir las competencias otorgadas por la Ley N° 19.367. Entonces, ¿esto quiere decir que está en riesgo la atención a los adolescentes, cuya responsabilidad está en manos del Inisa?

Mi segunda pregunta: ¿el ministro de Desarrollo Social está en conocimiento de esta situación?

Tercera pregunta: ¿cómo se ha hecho para funcionar en estos dos años con disminuciones de recursos y el reflejo que tenemos en el incumplimiento de las metas planteadas?

La primera pregunta -que la tenía para el final- ya la realicé y es cómo vamos a revertir la situación de las medidas socioeducativas, del tiempo de encierro, del hacinamiento de los adolescentes que hoy están privados de libertad.

Quiero hacer una última precisión respecto a algo que comentaba la diputada Bettiana Díaz, que tiene que ver con la comparecencia del INAU. Yo pensé -lo comentamos cuando preparábamos la comparecencia del INAU- que seguramente había sido un problema de recorto y pego y que el INAU se había equivocado porque se había incluido el Rubro 461, que está vinculado con el tema de adolescentes privados de libertad. Entonces, cuando concurrió la delegación, se lo dije -lo dije bien, en buenos términos: "Quizás acá haya un error"-, y la respuesta fue: "No, no hay ningún error. Nosotros nos seguimos ocupando en el interior de las medidas no privativas, pero también, en muchas ocasiones, asumimos roles por medidas privativas de libertad también". Entonces, mi última pregunta es cómo ha culminado el proceso -sobre todo vinculado con los recursos- de separación Inisa-INAU.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑORA REPRESENTANTE CAIRO (Cecilia).- Doy la bienvenida a la delegación del Inisa.

Discúlpeme, señor presidente, pero yo nunca logro entender las presentaciones. Estas presentaciones no tienen nada que ver, ni siquiera, con la información que nos llega del Inisa. A veces, parece que fueran dos informes con dos realidades distintas. Eso me dificulta ubicarme. Lo digo con sinceridad: me dificulta ubicarme.

Antes de que me diga algo, señor presidente, quiero aclarar que voy a decir algunas cosas que, luego, me permitirán hacer mis preguntas. ¿Por qué? Porque tengo que contextualizar lo que voy a decir, si no, es muy difícil que me entiendan, inclusive, la presidenta y las autoridades.

Nosotros recibimos el informe -no es nuestro; viene del Poder Ejecutivo- sobre el desempeño del Inciso 35, Instituto Nacional de Inclusión Social y Adolescente.

En realidad, cuando miramos el cumplimiento del plan estratégico planteado por el propio Inisa y sus autoridades, nos sorprende que el 63,6 % de las metas que tenía el

organismo no se cumplieron. En el informe que recibimos del Inisa también deberíamos haber tenido las causas -puede ser multicausal- por las cuales no pudieron cumplir con esas metas. Sin embargo, de eso no tuvimos nada. Esto nos genera preocupación. Cuando uno gestiona, lo importante es saber: tengo indicadores, metas y un plan estratégico; ¿qué me hace falta para alcanzar ese plan estratégico? Si no hablo de las causas que me impidieron llegar a ese plan estratégico, estoy hablando de dos realidades distintas, de dos mundos paralelos.

Hay varios temas que me preocupan, sobre los que voy a preguntar al Directorio.

Lo primero: ¿el mensaje complementario lo hablaron con el Ministerio de Economía y Finanzas? ¿Se reunieron con la ministra de Economía y Finanzas y con la OPP para decirles que, en realidad, iban a estar en desfalco? Es decir, ante el riesgo de no poder actuar y cumplir con el rol que le dio el gobierno al directorio de Inisa, ¿hablaron con el Ministerio de Economía? Lo pregunto porque el Ministerio de Economía de esto no nos habló. Está bien que manden un mensaje complementario, pero el Ministerio de Economía tiene que saber que va a haber un momento en el que no van a poder cumplir con lo que tienen establecido por ley.

Mi segunda pregunta es con respecto a la misión y a la visión porque tengo dificultades para saber cuál es cuál.

Entraron menos jóvenes por homicidio y por rapiña. La mayoría de los que entró en estos últimos dos años tuvieron relación con la venta y el consumo problemático de drogas. Eso es lo que pasa en el territorio, señor presidente. ¡Es lo que pasa en el territorio! La mayoría de los jóvenes que, hoy, están privados de libertad en el Inisa vive en los barrios periféricos de Montevideo y de Canelones. El barrio en el que vivo yo es el primero; es más: cuando visito el Inisa reconozco a un montón de gurises que vi crecer.

Así que, obviamente, hubo un lapso de tiempo en el que algunas de las políticas sociales permitieron que entraran menos jóvenes por rapiña y por homicidio. Por suerte, nuestros jóvenes empezaron a cambiar la lógica. Sin embargo, hay que ayudar con la parte socioeducativa. Precisamente, en eso fallamos y no tenemos casi nada. El deporte me parece espectacular. Es más: todos los jóvenes que estudian y hacen deporte tienen un futuro seguro en aspectos como la convivencia y la actuación curricular; eso es lo que intentamos que hagan nuestros hijos. Los jóvenes que no tuvieron oportunidad educativa, no llegan solo con el deporte. Suárez hay uno solo -felicito a Nacional; va a llegar pronto-; no va a haber muchos, señor presidente. Entonces, hay que darles la oportunidad y el bagaje educativo, que es lo único que los puede llevar a conseguir trabajo en algún momento.

Vamos, ahora, a los egresos. Analicemos cuál es el trabajo que estamos haciendo con el egreso de esos jóvenes. ¿Cuál es el seguimiento que les hacemos con los equipos técnicos? No hay, señor presidente.

Se habla, también, de las familias. Hoy, escuché a la presidenta decir en la tele que las familias que tienen hijos privados de libertad estaban guiadas por un equipo técnico. Quiero números, señor presidente: ¿cuántas familias son? Lo pregunto porque no me consta que eso sea cierto; discúlpeme, pero lo tengo que decir en estos términos.

En cuanto a la alimentación, es muy importante, obviamente, según las edades, qué es lo que comen. Es así: el crecimiento se da en el momento de la adolescencia; no cabe ninguna duda. Ahora: si no tenemos presupuesto para mantener los pocos que tenemos…

A ver, tenemos menos presos. Vamos a hablar en estos términos. Se habla de que pagamos al Ministerio del Interior la perimetral. Eso es policial. Entonces, tenemos menos presos. No digamos más "privados de libertad"; no digamos más que estamos en la inclusión. Tenemos menos presos. Cuando hago esta tarea y le doy los datos al Ministerio del Interior, tengo presos, no privados de libertad. Además, la medida educativa no existe. Entonces, son presos, señor presidente. Y si lo único que hacen es estar encerrados en una celda, no tienen otro nombre para mí. Capaz que para otros sí, pero para mí son presos.

Quiero saber cómo están pensando revertir esta situación. Si hay muchos menos gurises en situación de privación de libertad que en el 2014 -el diputado Viviano estará de acuerdo conmigo en esto- y los centros son los mismos, tendríamos que estar bárbaro. Pero no lo estamos, señor presidente.

Hay conflictos permanentemente. Quiero saber cuántos conflictos e incidentes hubo, cuántos funcionarios lastimados y cuántos jóvenes privados de libertad existieron en cada uno de los institutos en el 2021, porque esa información nos sirve. Decir que bajó la violencia, que no hay más pelea y que, ahora, entre los jóvenes, conversan, no es cierto. Precisamente, el encierro y la falta de medidas socioeducativas generan más violencia; es así.

Entonces, quiero que me den números que respalden lo que nos acaba de decir la presidenta. Puede tener las mejores de las intenciones, pero, en los hechos, tenemos problemas edilicios y funcionarios que tienen que hacer la seguridad, que están en contacto directo, y que tienen problemas con sus uniformes. Quisiera saber en dónde están alojados, dónde se bañan, si tienen un baño. ¡No tienen nada!

Además, algunos de los centros en donde están los gurises nosotros los habíamos cerrado porque no cumplían con ninguna de las medidas. Quiero saber por qué sigue en pie el MD1 y qué es lo que pasa en el ETTI.

Sabemos que hay jóvenes. Quiero saber cuántos jóvenes de menos de trece años hay; creo que son once o doce.

(Diálogos)

——Perdón, de catorce años.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Les pido que no dialoguen.

SEÑORA REPRESENTANTE CAIRO (Cecilia).- Entonces, consulto sobre los menores de catorce años. Me dicen que hay uno de trece y el resto de catorce.

Quiero saber, también, cuántos jóvenes hay de catorce a la mayoría de edad, cuántos superan esa mayoría de edad y cuántos hoy, en el 2022, tienen una pena y pueden llegar a tener hasta veinticinco años antes de salir del Inisa.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).- Al igual que las colegas, me voy a atrever a hacer un preámbulo -pero corto y sencillo- antes de hacer alguna pregunta.

Entiendo que hay preocupación. Este organismo es complejo en sí mismo y, de algún modo, está en proceso de fortalecimiento. Se trata de una organización joven: tiene cuatro años. Además, tiene que transitar un camino inconcluso de separación con el INAU, tema que no es menor. Toda separación que tiene que ver con áreas no privativas, particularmente con lo que desarrolla el INAU en el interior del país, es una tarea

complejísima. Eso explica, de algún modo, por qué parte de los rubros asignados al INAU siguen estando en el INAU.

Entonces, hay un proceso largo y complejo por delante. Entendemos que las autoridades lo están sobrellevando de la mejor manera posible. Además, hemos superado algunas cuestiones que, hasta hace un tiempo, nos tenían en la prensa todos los días. Así que hoy, de algún modo, el organismo viene restableciendo la vertical en el manejo de su gestión.

Si bien hay algunos indicadores que son para analizar -y largo-, indudablemente, todo lo que tiene que ver con las horas de encierro es una preocupación para todos. Supongo que es una preocupación, primero que nadie, para las autoridades. Me refiero a tener los mecanismos hábiles para poder desarrollar actividades desde el punto de vista educativo, formal, no formal, etcétera, para aliviar la presión del encierro. Creo que en este tiempo ha habido un avance lento, pero paulatino -seguramente ayudado por una baja de la matriculación-, que se alinea en tal sentido.

Hay algunos datos que siempre dan espectacularidad a la problemática como los lamentables suicidios, las fugas y los motines. Por suerte, últimamente no se han registrado. Era común que tuviéramos fugas todos los días, que se fugaran más de los que entraban. De algún modo, ahora hay otro marco y todo se va acomodando al proyecto.

Por suerte, hemos vivido circunstancias positivas. Teníamos algunos augurios de que la Ley de Urgente Consideración iba a generar un efecto muy nocivo sobre el estándar de internación básico. Por suerte, eso no se concretó; aclaro que esta no es una crítica.

No obstante, todo lo que tiene que ver con la edificación es un gran debe que tiene el organismo a los efectos de trabajar mejor y en condiciones más propicias para cumplir con la tarea de rehabilitación.

Indudablemente, no hemos podido dar una solución al organismo, ni en este gobierno ni en el pasado, a todo el problema de la mayoría de edad dentro de la institución. Me imagino que hoy estaremos en el nivel del 40 % del total de lo que tiene el Inisa en internación.

Por lo tanto, los problemitas son variados, complejos y requieren mucho trabajo y mucho tiempo.

¿Hay demandas presupuestales? Sí. Creo que estas instancias son para eso. No sabemos bien cómo se procesó la demanda presupuestal; seguramente, ahí hay cuestiones que habrá que revisar. La Rendición de Cuentas es larga: tiene su tiempo en Diputados y también, en el Senado. Capaz que en ese tiempo hay posibilidades de mejorar algunas de las cuestiones que hoy se plantearon con preocupación en la Comisión.

También hay que enfocarse en otro problema de fondo muy complejo -el informe de la señora presidenta lo revelaba-: cómo entran y cómo salen los jóvenes que tenemos bajo nuestra jurisdicción. Seguramente, la carencia de dispositivos poscárcel -como dice la señora diputada Cairo- sea un problema general en los adultos y en los adolescentes. Sabemos que esa es una preocupación del actual señor ministro de Desarrollo Social.

Previo a mis preguntas, creí oportuno hacer alguna valoración porque, si bien se han hecho preámbulos para formular las preguntas, en el medio hubo una fuerte crítica a la gestión, y nosotros tenemos -no lo digo para discutir hoy- miradas distintas al respecto.

Para redondear, quiero hacer algunas preguntas.

Primero, sabiendo que hubo obras con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, consulto qué créditos se utilizaron. ¿Desde dónde el Inisa le transfirió recursos al Ministerio de Transporte para llevar adelante esas tareas?

Segundo, deseo conocer si en este período -en 2021, particularmente- hubo distribución de economías con los funcionarios. Ese es un tema que siempre pesa en el Rubro 0. Sería bueno que nos ilustraran si ocurrió y cuál fue el monto.

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- Voy a responder algunas preguntas porque hubo muchas y sobre diferentes áreas.

En primer lugar, contestaré la pregunta de la señora diputada Díaz sobre el modelo de gestión.

El modelo de gestión del Centro es uno de los puntos del MOU que tenemos firmado con Unicef. Por tanto, es algo que tenemos muy presente. Debemos tener un modelo para unificar de alguna forma los procedimientos y los procesos porque, como decía, tenemos diferencias al momento de gestionar debido a la impronta de cada director. Eso no puede suceder; tenemos que estar unificados.

Estamos empecinados en consolidar la academia; eso está pedido. La academia de profesionalización del Inisa, con especificidad en el trabajo adolescente, es muy importante. Aunque les parezca mentira, va a mejorar un montón de otros aspectos en todas las áreas; a veces, el problema es que no tenemos los recursos adecuados.

(Ocupa la Presidencia la señora representante Ana María Olivera Pessano)

——Gestionar un centro es muy difícil y necesita de perfiles muy amplios y muy bien preparados. Entonces, queremos profesionalizar y dar una oportunidad a los funcionarios de la institución -lo he dicho hasta el cansancio- a fin de que puedan cumplir con los requerimientos necesarios para gestionar un centro. Es muy complicado gestionar un centro. Ese es uno de los puntos -lo salteé en el discurso porque me pidieron que me apurara- que tenemos como estrategia para trabajar con Unicef. Personalmente, he hablado al respecto con la gente de la Unión Europea que, por supuesto, tiene modelos de centros de adolescentes del mundo; ellos también nos van a apoyar en eso.

Lo cierto es que no nos ha dado el tiempo. El MOU con Unicef tiene alrededor de quince puntos. El censo era uno. Se consolidó y se concretó; acá les traje los números. Vuelvo a decir que estos números no los hizo Inisa, sino Unicef, que es una organización internacional reconocida mundialmente -no tengo que explicárselos-, con Equipos Consultores. Por lo tanto, los números que ustedes vieron ahí no los hicimos nosotros, sino la organización con Equipos Consultores. Es importante que se valoren desde ese lado.

Así que eso está pensado, pero todo lleva tiempo. Han pasado dos años y tres meses, nada más. Como dijo el señor diputado Viviano, hay que visualizar la institución con la complejidad que tiene y con sus diferentes aristas. Esto es un todo y todo repercute en todo.

Con respecto a la separación del INAU, no se ha terminado. Para ello, hemos celebrado muchas reuniones. Se formó una comisión interinstitucional, que está funcionando desde que asumimos; esa fue una de las primeras cosas que hicimos. Todo es muy lento y muy burocrático. Por ejemplo, hay que separar los edificios. Nos van a dar alguno en comodato. Uno está ubicado en Mercedes; se llama Manzano Verde. Ya lo fuimos a visitar. Allí funciona un Centro del INAU. Ellos ya podrían darnos en comodato el

edificio que, además, arreglaron y quedó muy lindo. El problema es que necesitamos el dinero para lo demás: el funcionamiento y las remuneraciones.

También hay otro lugar en Maldonado, que ya visitamos con la doctora Andrea Venosa.

Por tanto, hay dos lugares en los que podríamos avanzar. En tal sentido, ya se habló con el señor presidente del INAU, el doctor Pablo Abdala, y con su equipo. Además, nosotros tenemos un equipo que está trabajando en esto.

La realidad es que necesitamos los recursos. La voluntad de las dos instituciones está. Inclusive, en algún momento se habló de que nos pasaran todo, porque es el Estado: se trata del mismo Estado que, simplemente, transfiere desde el INAU hacia el Inisa las medidas alternativas y lo que tenga de privación en el resto del país. Ahora, son ustedes los que pueden articular. Nosotros ya tenemos el aval de la institución.

Reitero: ya nos hemos reunido muchas veces en la comisión porque tenemos un montón de cosas para solucionar. Por ejemplo, la libreta de propiedad de los autos del Inisa todavía está a nombre del INAU; también lo estamos gestionando. En una parte de un local que está en Bulevar y Cufré está el hospital del INAU, pero el terreno no se puede dividir. Ellos nos van a ceder ese espacio en comodato para tenerlo a nombre de una institución. La idea es acomodar todo y que quede clara la separación. Esto es algo que lleva mucho tiempo, pero tenemos la voluntad de hacerlo.

Entonces, debo decir a la señora diputada Bettiana Díaz que no se ha culminado con la desvinculación del INAU y que uno de los temas que tenemos avanzado es, precisamente, el que refiere a los rubros que venimos a pedir para poder continuar.

Para responder las preguntas sobre medidas socioeducativas, voy a pedir que haga uso de la palabra el profesor Juan Castillo, director general de Medidas Socio Educativas.

SEÑOR CASTILLO (Juan Martín).- Traté de anotar la mayor cantidad de preguntas que se hicieron, pero en algún momento me abrumé un poco y creo que me faltó alguna. Si tengo que dar alguna otra respuesta, no tengo problemas en hacerlo.

El foco de las preguntas fueron las medidas socioeducativas, cuyo eje central, sin duda, es la educación; después hay otros aspectos que articulan, como la parte psicosocial. La salud está inmersa dentro de las medidas socioeducativas, que es la atención del chiquilín en el aspecto sanitario; a su vez, dentro de ellas está Promesec (Programa de Medidas Socioeducativas Comunitarias), PISC (Programa de Inserción Social y Comunitaria), la búsqueda de salidas y alternativas educativas o de trabajo luego de culminada la medida o al final de ella. Sin duda, la educación es el eje central.

Se dijo que había bajado la cantidad de horas; en realidad, entre el 2020 y 2021, la cantidad de horas de medidas socioeducativas -se entiende que son todos estos componentes- es la misma. Obviamente, no se alcanzó la meta, lo que sin duda tiene que ver con la pandemia.

Quiero aclarar que cuando se inicia el año lectivo 2021, por la pandemia, se suspenden las clases de educación formal en todo el país hasta el 13 de julio, si no me equivoco. Igualmente, Inisa, con un costo brutal para armar una estructura de conexión, en Colonia Berro, particularmente, logró llevar adelante las clases virtuales, como pasó con el resto de los chiquilines en el país.

Yo soy docente y formo parte del equipo de educación del Inisa; soy funcionario hace dieciséis años. Comencé como educador y por eso conozco la historia del Instituto.

Sin duda fue difícil la situación; sin embargo, se logró mantener una cantidad de horas de medidas socioeducativas, independientemente de que hasta la mitad del año no hubo clases presenciales en la educación formal.

También, nosotros estamos sujetos a un convenio con secundaria, que nos marca las normas, por ejemplo, de la cantidad de jóvenes que deben estar presentes en clase. A través de los protocolos que estaban vigentes para poder llevar adelante la pandemia, se redujo la cantidad de horas de jóvenes por espacio, pero lógicamente no se aumentó la cantidad de horas docentes en ninguna parte del país. De hecho, durante el final de 2020, los jóvenes iban a clase en cualquier liceo, quizás, una vez por semana, de acuerdo a cómo lo armaba la dirección de cada liceo. Claramente, eso baja la cantidad de horas de medidas socioeducativas. Es imposible pensar que la educación durante el año 2021, y parte del 2020, fue igual.

A su vez, se formó un comité de covid, integrado por varias áreas, que nos daba lineamientos a nosotros. Se bajó la cantidad de horas presenciales de los psicólogos, de los técnicos. Ellos trabajan veinte horas semanales presenciales y, por recomendación, pasaron hacer teletrabajo por diez horas. Esa situación también afectó, porque cuando un joven sale para ser atendido por un psicólogo en cualquier centro, para tener su espacio con ese técnico, ese lapso se toma como parte de la medida socioeducativa. Todo eso afectó de forma clara. Además, nos encontramos con brotes de covid, con aislamientos, con centros en los que casi la totalidad de los funcionarios estaban con covid o aislados. En un momento el aislamiento llegó a ser de veintiún días para el promedio de los funcionarios por la demora que había para hacerse los test debido a que había muchas personas para hacérselo.

En lo personal, sentí que en un momento hacíamos magia -discúlpeseme por la palabra- para sostener Inisa; magia. Hicimos magia cuando nos encontramos a las doce de la noche que se habían aislado dos turnos o la dirección completa de un centro. Por ejemplo, en el Centro Piedras -hoy fue mencionado en reiteradas oportunidades- más del 50 % de los funcionarios estuvo aislado por dos veces simultáneamente, incluida la dirección. Apelamos a funcionarios de todo el sistema, inclusive de Promesec y PISC, que como ustedes saben no trabajan en atención directa de módulo. Llegó un momento en que se tuvo que convocar a esos funcionarios, que fueron contratados como tales y cobran la partida del artículo 612 del 20 % que es trato con menor, bueno, los convocamos a cubrir turnos en un centro de privación, que no es su tarea habitual. Realmente, fue muy complejo

Es evidente que poder cumplir con determinadas actividades en esas condiciones es muy difícil; sin embargo, se llegó a sostener el mismo número; fue un costo muy alto.

También, desde el punto de vista de la educación, Dseja, que es la Dirección Sectorial de Educación de Jóvenes y Adultos, que presta servicio al Inisa, hasta agosto de 2021 no dio clases presenciales. Serpaj, que es uno de los servicios también subvencionado por convenio, tiene salidas externas, pero por recomendación del comité covid no salió. Es sabido que lo que se recomendó a nivel país fue armar burbujas. Esta Dirección, junto con el área de medidas educativas, está apuntando a la coexistencia entre jóvenes, entre pares, pues, como ustedes saben, hay mucha conflictividad entre ellos. Así, hemos apostado y hemos tenido grandes logros en muchas actividades que se generan y que se hacen entre centros.

Este año tuve la experiencia de ver a casi cincuenta jóvenes de todos los centros de Berro juntos en una actividad que se generó. Personalmente, llevo dieciséis años trabajando en Inisa y pocas veces lo vi. Estuve, previamente, tres años en educación, gestionaba estas actividades y tampoco lo vi. Eso se nos cortó con la pandemia. Si antes

un joven del Centro Granja compartía clases con otro joven del Centro Cerrito, ya no podían estar más juntos. Pero no aumentaron las horas docentes; lo que se hizo fue, por ejemplo, media hora para cada uno, y no podían estar juntos porque había que armar burbuja. Esta es la explicación de por qué durante 2021 no aumentaron las horas de actividades socioeducativas. Recuerden que en actividades socioeductivas está previsto el PISC, que es el programa que genera salidas laborales y educativas para los jóvenes. También tuvimos casos de jóvenes que laburaban -disculpen la palabra que usé- dentro del Estado y tuvieron que suspender su actividad laboral. Por ejemplo, uno de los jóvenes que iba a ir a trabajar a Ancap por un tiempo no puedo ir efectivamente, porque estaban con teletrabajo.

Tal vez me falte alguna cosa, pero lo que quería era explicar el tema central, que era el descenso en la actividad socioeducativa.

La señora diputada Díaz preguntó sobre la Junta de Traslados. Al respecto, quiero señalar que nunca se disolvió; no sé de dónde salió esa información. Ahora, no están las mismas personas que estaban antes. No existe más una oficina en la que se desempeñaban dos compañeras, a quienes les tengo un gran aprecio y valoro mucho en sus funciones y cómo trabajaron. De hecho, yo fui subdirector del CIEDD, del Centro de ingreso anterior, junto con Elvira, que era una de las que participaba en esa Junta, pero hoy no está conformada esa oficina; es real. La Junta sigue estando en las mismas condiciones que estaban previstas desde 2018, cuando fue escrito cómo debería estar integrada; inclusive, se le sumó un actor más, que es Mediaciones, que no estaba. Mediaciones es una oficina que trabaja, precisamente, en la conflictividad de los jóvenes. Por lo tanto, esa Junta sigue existiendo. Sin duda, siempre hubo problemas en cuanto a las derivaciones, sobre todo si les preguntamos a los directores. Todos los directores querrán tener a los que se portan mejor, seguramente, pero no es así.

Reitero, no me consta, al momento, que la Junta de traslado se haya suspendido.

Otra cosa: yo no tengo todos los datos de que bajó la cantidad de jóvenes privados de libertad en Inisa. Hace unos días, pedí al Observatorio que me pasara dos fechas claves de internación, que son el inicio del verano y la mitad del invierno. Quienes venimos trabajando desde hace muchos años sabemos que estas son fechas clave, en las que aumenta la población. El 15 de enero de 2018 había 348 jóvenes; el 15 de julio de 2018, 315; el 15 de enero de 2019, 267, y el 15 de julio de 2019, 276. O sea, en 2019 había menos jóvenes cumpliendo medidas privativas de libertad. Aumentó muy poco y estamos en 286 jóvenes en medidas privativas de libertad.

Al inicio de la intervención de la diputada Díaz, ella hablaba del informe, de la memoria anual del Sarandí. Es verdad que la Dirección del Sarandí fue cambiada a fines de diciembre. Me consta que la memoria anual no llegó en tiempo y forma, pero sí está dentro del área de planeamiento y presupuesto. Me consta que demoró debido a ese cambio de Dirección que hubo a fines de año. Seguramente, porque a la nueva Dirección le costaba mucho hacer un relevamiento previo, cuando la que había anteriormente estaba conformada por otro equipo. Tal vez, por ese motivo demoró la entrega del informe de la memoria anual.

Por otra parte, con relación a educación, quiero dejar claro que sí me consta que lo que mejoró es la calidad. Cuando en 2021 se logra, a través de la División de Capacitación y Acreditación de Saberes (Dicas), acreditar a los jóvenes que tienen talleres dentro del Inisa con certificados de UTU, es para acreditar en calidad, porque ese certificado para nosotros, para todos los uruguayos, tiene mucho valor, puesto que la UTU históricamente ha significado un lugar de formación de profesionales en distintas áreas. Nosotros no estábamos teniendo la oportunidad de acreditarlos con una

certificación. Era lógico que buscar empleo con una certificación de Inisa, seguramente -aunque no lo comparto-, pueda llegar a implicar una discriminación, debido a su historial, por haber pasado por esta institución. Sin embargo, hoy los jóvenes logran acreditar sus saberes a través de la UTU con un acuerdo que se hizo en Inisa en agosto de 2021.

Este año eso se va a ver mucho más claramente, porque al final del año lectivo todos estos jóvenes van a poder acreditar saberes a través de Dicas, que tiene un costo para cualquiera que lo haga afuera; desconozco si es así para Inisa. Se trata de un costo bastante importante. Eso es mejorar la calidad.

En cuanto a la educación formal, tenemos un convenio con Secundaria y es Secundaria la que nos marca las pautas de trabajo; no estamos de acuerdo con las pautas de trabajo de Secundaria para con Inisa. Esto lo digo a título personal. No estoy de acuerdo porque, por ejemplo, si yo tengo 40 horas docentes para una asignatura, trabajan en duplas, sin tener un fundamento pedagógico; no tiene fundamento pedagógico. Son dos profesores para trabajar en un solo salón, sin fundamento pedagógico. Por lo tanto, esos dos docentes están perdiendo horas para poder trabajar con mayor cantidad de chiquilines y poder tener mayor cantidad de horas de clase y mayores logros.

No existe un plan específico para los menores privados de libertad. Por consiguiente, los logros reales, concretos, de educación media -lo digo como docente-, a veces no son atractivos para los jóvenes. Seguramente, no lo son, porque a veces, por este plan de trabajo que tiene Secundaria y por la forma en que trabaja dentro del Inisa, un joven puede pasar uno o dos años y no lograr terminar, por lo menos, el Ciclo Básico.

No voy a emitir opinión acerca de los contenidos o de los formatos, porque no me corresponde, pero en la modalidad de Libre Asistido, cuando tenemos todos los exámenes de los jóvenes aprobados, damos por hecho que la educación fue excelente, pero, quizás, los que somos profesores sabemos que 1.400 aprobados en 1.400 exámenes está un poco fuera de la realidad.

No sé si me queda por responder alguna pregunta referente a las medidas educativas.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- En primer lugar, yo hablé de desmantelamiento de la Junta de Traslado. Me gustaría saber entonces, ahora, cómo está conformada la Junta de Traslado, quiénes están a cargo y cuáles son los criterios de funcionamiento. A ver: nadie nos tiene que explicar que con gurises que están en situación de privación de libertad hay problemas; siempre hay. Y más aún en algunos momentos del año en los cuales recrudece la condición de encierro, sumado a que hay centros que tienen un promedio muy alto de estas horas, de horas de encierro, precisamente. Ahora, la interpretación de que las medidas socioeducativas no se cumplen la hacemos con los datos que envía Inisa. No es una interpretación subjetiva de los diputados y de las diputadas. Y no es estar de acuerdo o no.

Lo que estamos preguntando es porque, bueno, en este caso, por ejemplo, ustedes mandan un documento y no sabemos cómo es que no les consta que viene bajando el promedio de adolescentes en situación de privación de libertad atendidos por Inisa año a año, cuando ustedes son precisamente los que mandan en dicho documento la gráfica con los números. ¿Cómo nos van a decir que no les consta? ¿Quién elabora los materiales?

Con respecto a lo otro: si cambia la Dirección de un Centro se pierden automáticamente los datos de toda la trayectoria de los chiquilines y no podemos hacer una evaluación de la gestión de ese Centro. ¡Esa afirmación nos parece grave! No nos

parece una respuesta que tenga que ver… Porque hoy estamos a 27 de julio. ¡Estamos hablando de datos cerrados al 31 de diciembre! ¿Cómo que no hubo tiempo de construir una memoria anual de los datos de un solo hogar, que además fue extremadamente conflictivo en la última época del año 2021? Visitamos ese hogar. Y lo que nos plantearon fue, justamente, que el problema… A ver: y lo plantearon en todos los hogares, desde donde están los gurises más conflictivos hasta donde los gurises están relativamente en buenos términos y en buen relacionamiento, inclusive, con los funcionarios de trato directo. El problema de la Junta de Traslado lo plantearon los trabajadores y las trabajadoras; tampoco lo inventamos.

Sí es cierto que con respecto al cumplimiento de los objetivos este cae, fundamentalmente, por el no cumplimiento de las medidas socioeducativas y de las metas. En realidad, el 63,6 % de los indicadores no están cumplidos en términos de metas. Además, está lo otro: "Actividad socioeducativa por adolescente"; la meta para el año 2021 era dos horas diarias. Se cumplió con 1,2 horas. ¡Y 1,2 en el promedio! Porque también en el informe que ustedes envían figura un promedio diario de actividad socioeducativa por adolescente. Por ejemplo, en el caso del Centro MD1 es de 0,6 horas diarias; en Sarandi, 0,6 horas diarias; en Pre-egreso, 0,6 horas diarias; CIAM, menos de una hora diaria. Esto lo escribieron ustedes; no lo estoy interpretando yo; lo enviaron en el documento que se llama "Evaluación y análisis de metas de gestión establecidas por el directorio en el Plan Quinquenal 2020-2024".

Ahora, hay algo que llama la atención: estas metas, obviamente, no se cumplen; el valor de meta que era de 2, ahora está con un cumplimiento de 1,2. No se llegó. La meta para 2022 no es aumentar la cantidad de horas de medidas socioeducativas; es tratar de alcanzar la meta de 2 horas diarias, que no se alcanzó en promedio en 2021.

Además, está lo otro, educación formal. La meta para el 2021 era de 80 y se cumplieron 36. La inserción laboral, 70, pero se cumplió en 57. Perspectiva de género, 40, y se cumplió un 20,6.

Lo que nosotros vemos es que mientras sucede todo esto, por otro lado se nos dice que mejora la calidad de la educación. No entendemos cómo se puede mejorar la calidad de la educación con 0,6 horas de promedio por centro; por otra parte, al MD1 lo visitamos en el mes diciembre y hablamos con los educadores y con los sicólogos, por ejemplo.

Está claro que si hoy Inisa viene a plantear la necesidad de un gran incremento presupuestal y dice que está todo bien, no reconociendo que se parte de un problema, bueno, entonces el Parlamento entenderá que no le tiene que asignar recursos para reforzar la cantidad de horas de medidas socioeducativas porque, de hecho, se pide plata para atenderlas.

Después se habló del programa Serpaj y se decía algo así como que no se salió; la verdad, yo no lo entendí; además, los informes de Serpaj, como siempre, fueron periódicos; los revisamos, y los usamos todos para el llamado que hicimos al Inisa el 20 de diciembre. No sé bien qué es ese llamado, y me gustaría que me lo pudieran explicar.

Luego, con respecto a la perspectiva desde esta situación -la diputada Olivera hizo una pregunta en ese sentido-, hay que decir: "Bueno, reconozcamos que hay un problema, que las cosas no están funcionando bien, que esto no puede ser el paradigma de rehabilitación de adolescentes en privación de libertad". Digo esto más allá de la crítica; solo queremos saber cuál es la propuesta después de este diagnóstico.

Este diagnóstico lo construye el propio Inisa, y lo escribe en su mensaje complementario; nosotros no inventamos nada acá. Podemos hacer alguna interpretación o alguna valoración, pero está todo escrito.

Una vez que llegamos a esta situación, y dado que escuchamos hablar a la presidenta de la importancia de las medidas socioeducativas desde el año 2020 -desde que se presentó el Presupuesto nacional y se planteó la proyección de gastos-, nos gustaría saber cuáles son las estrategias para revertir eso, porque ni siquiera están plasmadas en las metas que se propone el Inisa para cumplir en 2022. Además, el Inisa no se planifica más allá de este año, que es algo que podría hacer en esta Rendición de Cuentas. Podría decir: "Bueno, planifico hasta, por lo menos, 2024 o 2025, cuando termina la gestión y, entonces, voy acompañando con recursos presupuestales ese desarrollo".

Después voy a hacer una pregunta con respecto a funcionamiento.

SEÑORA PRESIDENTA.- La señora diputada Cecilia Cairo va a realizarle una pregunta, sobre este mismo tema, al doctor Castillo.

SEÑORA REPRESENTANTE CAIRO (Cecilia).- Primero voy a hacer una constatación.

La diputada Bettiana Díaz se adelantó, pero, en realidad, nosotros estamos hablando de información que nos envió el Inisa, no que construimos nosotros.

Las valoraciones las haremos en el plenario cuando corresponda, cuando estemos todos; las haremos entre pares, entre los diputados, para discutir qué pensamos sobre algunas cosas. Eso no lo hacemos con el resto.

Las discusiones internas del Inisa tienen que darlas entre los funcionarios de Inisa; no con nosotros.

Nuestro gran problema, nuestra gran pregunta, para quienes son docentes -además, si hay gente que hace doce años que está ahí sabe que ese es uno de los grandes problemas que tiene la institución, no de ahora, sino desde hace muchos años-, es cómo guía, cómo construye, cómo da trayectoria el Inisa a esos jóvenes menores privados de liberad, o no, para que no estén estigmatizados en la sociedad, que es lo que sucede. Para eso, la educación y las medidas socioeducativas son las cosas fundamentales. En el país se paró la educación, pero existió el Plan Ceibal, que permitió que los gurises igual tuvieran un relacionamiento con sus profesores. Pero eso no pasó en el Inisa, señora presidenta.

Entonces, la meta de dos horas no la estamos poniendo nosotros; esa es la meta que se proponen para 2022, que para nosotros no es suficiente. Dos horas por día no es suficiente. Además, el hecho de que la UTU los esté titulando me parece bárbaro; eso ya existía en el período pasado, y no sé por qué Inisa no lo había firmado. Capaz que el diputado Viviano sabe por qué no llegó a tiempo, pero ya existía, y no solo para los gurises del Inisa, sino para cualquiera que quisiera titular sus saberes en la UTU, porque hay mucha gente que sabe hacer cosas pero no tiene título. Por lo tanto, me parece muy bien que lo hayan firmado, porque es un plus para esos gurises.

De todos modos, nos preocupa la situación, porque si estamos pensando en que esos muchachos deben tener un futuro distinto cuando salgan, necesitamos darles las herramientas para que eso suceda. Y esa responsabilidad la tienen quienes están llevando adelante las medidas socioeducativas; la tiene cualquier docente, ya sea que trabaje con adolescentes privados de liberad, o en libertad. Los docentes tienen la responsabilidad de lograr que esos jóvenes tengan saberes que les permitan tener valijas para su vida futura, señora presidenta, y nos preocupa que no se haya podido cumplir la meta de dos horas y que el tiempo de encierro sea demasiado largo, ya que eso tiene

consecuencias en su conducta: no soy adivina ni estoy en el Inisa, peor sé de lo que estoy hablando.

Gracias, presidenta.

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rossana).- Le voy a ceder la palabra al señor Juan Martín Castillo para que le responda a la diputada Díaz.

SEÑOR CASTILLO (Juan Martín).- La diputada Díaz preguntó cómo estaba compuesta la Junta de Traslado. En realidad, está compuesta tal como estaba estipulado en 2018. Por lo tanto, la integra la dirección de Privación de Libertad; en el caso de las medias socioeducativas, la integra el subdirector; un representante de salud y otro de seguridad. Asimismo, a partir de finales de 2020 y principios de 2021 también pasó a integrarla la directora del equipo de mediaciones, precisamente, para evaluar el tema de los conflictos entre pares.

El informe originalmente sale de una junta de tratamiento que se hace en el Centro, en la que participan las organizaciones programáticas, los representantes de los educadores y el equipo técnico. En realidad, ellos son que vienen con la propuesta del joven, la que se trata en la junta, porque el Centro puede venir con una propuesta de traslado a determinado lugar, pero si el contexto del lugar, del Centro para el que fue propuesto el joven no es el adecuado en ese momento, o ya tiene el tope jóvenes que puede albergar, se hace imposible hacer ese traslado. Eso es lo que hace la junta ordinaria.

De todos modos, en algunas situaciones particulares, para preservar la integridad física del joven o la estabilidad del hogar, se hacen algunas juntas extraordinarias para analizar si el joven debe salir del Centro, cuando la situación es severa. En esas circunstancias se hacen juntas extraordinarias y se documentan, pero principalmente para decidir sobre los dos elementos que tomamos en cuenta, que es preservar la integridad física de los jóvenes y la estabilidad del hogar, en algunos casos.

En cuanto a la pregunta sobre Serpaj, capaz que yo me expresé mal. Serpaj tiene un convenio con Inisa, a través del cual nos ofrece la actividad educativa, y se suspendió. Yo nombré a la DEJA, que es una de las partes, y Serpaj es otra; puntualmente, era eso.

En cuanto a la demora de Sarandí, capaz que también me expresé mal, porque la memoria anual la pide Planeamiento después de terminado el año. Entonces, lo que hace la dirección del Centro es armar una memoria con datos que fue recopilando, y la envía. En realidad, ya se envió; se demoró por el cambio de dirección -como dije- que se dio a fin de año. De todos modos, la dirección nueva le solicitó los datos -estaban en la computadora y en la documentación- a la dirección anterior y los envió; no se hizo en tiempo y forma, pero se envió.

Por otra parte, hay un dato sobre el que me consta que hubo un error; me refiero al alcance de la educación media en el año 2021. En realidad, lo consulté con Andrea Pepe, que es la representante de Secundaria ante el Inisa, porque me sorprendió que fuera del 37 %, ya que antes estaba en educación y llevaba el control de Secundaria, y ese es un dato muy bajo. Por supuesto, sé que ese es el dato que tienen ustedes, pero no es correcto, y lo quiero aclarar porque tengo el informe de Secundaria.

También quiero decir que el año lectivo en Secundaria no termina el 31 de diciembre, sino el 28 de febrero, y durante el período de verano las clases comienzan el 1º de febrero, por lo tanto, la información está desacompasada. Ellos nos pasaron una información primaria cuando se pidió, y hace dos días, como me sorprendió ese dato del 37 % -me la pasó Pablo Vecino en una reunión casual, y como vengo de ese rubro dije

que estaba equivocado- llamé a Secundaria y, en realidad, cursaron secundaria 575 jóvenes durante 2021, y el porcentaje corresponde a 401 jóvenes.

También me pasaron los logros de los jóvenes que culminaron la enseñanza media, el ciclo básico, cuántas asignaturas salvaron y todo eso. Ese fue un error que se pasó el Inisa. No es el 37 % de los jóvenes que concurren porque, lógicamente, ese número es muy bajo en cualquier lugar. No saqué el cálculo porcentual ahora, pero puedo decir que son 401 de 575.

A la diputada Cairo le digo que sin duda comparto lo que ha dicho hasta ahora, en cuanto a la medida socioeducativa como eje central y fundamental para los jóvenes. No quise en ningún momento justificar un poco los números a través de lo que conté en la intervención anterior y en esta. Era simplemente eso. Yo no soy el que pone los rango-meta, sino que soy el que tiene que hacerlos cumplir. Entonces, lo que quise explicar fue el porqué no se llegó a esas dos horas que se pautaron para el año. Supongo que cuando el directorio lo marcó no previó -como todo el mundo- que en 2021 continuaría la situación de pandemia. Simplemente fue por eso que traté de justificarme y creo que no venía mal.

También se utilizó el Plan Ceibal, con modalidades diferentes porque se entenderá que en la privación de libertad no es fácil manejar redes inalámbricas -no tenemos la red- y poder concretarla. Las *tablet* fueron fundamentales para la comunicación con la familia en un largo período porque se utilizaron las de Ceibal para hacer videollamadas. Fue de suma importancia para nosotros.

No sé si quedó alguna cosa más.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Voy a dejar una constancia para que puedan seguir con el resto de las preguntas.

Simplemente, a nosotros nos llama la atención que los números disten tanto de los que maneja Inisa porque vuelvo a decir que es información que envía Inisa al Ministerio de Economía y Finanzas, para que OPP y Presidencia la procesen.

También nos llama la atención tener información errada. Los diputados y las diputadas que hacemos el seguimiento de la Rendición de Cuentas no lo podemos hacer correctamente porque la información no es válida, dado que tiene errores. En este caso, estamos detectando que estamos teniendo un problema con la producción de datos.

Lo otro es que -vuelvo a decir- yo puedo entender que se venga a justificar lo de Sarandí y comprendemos que había una situación crítica que implicó un cambio de dirección, pero estamos en julio, es decir que hubo meses para procesar la información de Sarandí, que se supone que además está en el sistema de información que tiene Inisa, que es el SIPI. ¿No hay ahí registros?

(Diálogos)

SEÑORA PRESIDENTA.- La Mesa solicita que no se dialogue.

Disculpen, no es un problema de orden entre ustedes, sino que es para que quede constancia en la versión taquigráfica.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Nos preocupa el hecho de que lo que se evidencia aquí es que no se puede hacer el correcto seguimiento de las trayectorias de los adolescentes porque depende de la situación de la dirección. No puede ser que hace siete meses que cambió una dirección y nosotros no tenemos datos de 2021 de un hogar que además fue particularmente complejo.

Entonces, si quieren hacernos llegar la información por escrito sería genial, porque nos gustaría conocerla, pero entiendan cuáles son las herramientas que le están dando al Poder Legislativo para hacer la evaluación de la gestión del año 2021.

Esa es la constancia que quiero dejar.

Gracias.

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- Solicito que haga uso de la palabra el señor Pablo Vecino, que es el director del Departamento de Planeamiento y Presupuesto, porque puede dar la respuesta para el diputado Viviano y para varias preguntas que se hicieron recién por el tema de los datos puesto que de él depende el Observatorio.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor Pablo Vecino.

SEÑOR VECINO (Pablo).- Buenas tardes para todos.

En principio, tengo algunas dudas con las dudas que plantea la diputada Díaz.

Los datos que se presentaron ante OPP son los que están incluidos en los tomos, y no sé bien cuál es el origen de la duda. Por eso no puedo contestar. Sí puedo decir cuáles son los criterios que se utilizan para generar los indicadores y qué es lo que se mide en cada uno de ellos.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Me gustaría saber a qué se refiere el director cuando dice que tiene dudas sobre el origen de mi duda y de cuál duda habla de todas las que plantee con respecto al informe de Inisa.

SEÑOR VECINO (Pablo).- Básicamente, sobre las que tienen que ver con las horas de encierro y con la población que se atiende.

Puedo explicar cómo es el criterio. En la presentación que hizo la presidenta figuran los datos de Unicef y coinciden con los datos del Observatorio en las horas de encierro. La diferencia es que nosotros no contemplamos las nueve horas que se asocian al descanso, porque es inevitable que en la privación de libertad el descanso nocturno se dé en la celda. No hay otro lugar en el que puedan pasar la noche que no sea la celda.

Entonces, el objetivo del indicador es identificar las horas diurnas en las que es posible suplantar el encierro por actividad, para saber cuántas son, dónde se ubican y en qué centros, y a partir de ahí, trabajar para generar medidas educativas o laborales para que los adolescentes estén fuera de las celdas. Con las horas de sueño no buscamos bajar el indicador, sino hacer uno que sea útil a los efectos de la gestión. Hay horas que no podemos considerar.

(Interrupción de la señora representante Bettiana Díaz Rey.- Diálogos)

——Entre las preguntas que anoté había una cuestión sobre el hacinamiento, que creo que realizó la diputada Olivera. La intención de medir el hacinamiento es poder mejorar la distribución de los adolescentes dentro de los centros del sistema.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Álvaro Viviano)

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- Me parece que hay una mala interpretación de lo que nosotros hicimos con el Tomo II. Nosotros no estamos cuestionando los indicadores, sino que hacemos un planeo frente a esos indicadores construidos de la manera que se construyan y no vamos a cuestionar cómo se construye el indicador.

Nosotros tomamos el Tomo II -acá lo tengo marcado-, arrancamos por el primer incumplimiento que era la actividad socioeducativa por adolescente y marcamos lo del 1.2. Después hablamos sobre otros aspectos que están planteados en el informe de gestión que no cuestionan el indicador, sino que ponen el acento en el resultado, porque uno hace este tipo de indicadores para transformar la realidad y nada más que para eso; no es para hacer una proyección y más acá, que estamos hablando de la esencia de la tarea del Inisa.

Entonces, nosotros nos planteamos que había un valor proyectado, que era la meta que se planteaba el Inisa con respecto, por ejemplo, a la disminución del hacinamiento, y vimos que en realidad el hacinamiento creció. Es eso lo que estábamos manifestando. O sea que no hay un cuestionamiento al indicador ni a la meta proyectada, sino al resultado, en función de preguntar cómo se va a revertir la situación de hacinamiento y cuáles son los objetivos que están planteados para el incremento de las horas socioeducativas o cómo se va a revertir la situación de la asistencia a la educación formal. Es eso. No hay un cuestionamiento a la construcción del indicador; de ninguna manera.

Aprovecho para decir que, en el día de ayer, vino el Ministerio de Educación y Cultura -creo; estoy igual que todos ustedes en el sentido de que ya no sé en qué día vivo, pero acá me acotan que fue el lunes-, y le planteamos nuestra preocupación porque una de las tareas fundamentales asignadas a la Dirección de Educación del Ministerio de Educación y Cultura es el abordaje de la articulación de toda la educación de todas las personas privadas de libertad mayores o menores de dieciocho años, hombres y mujeres.

Efectivamente, ellos aún no han comenzado; están en un proceso de relevamiento, pero yo planteé mi preocupación por el Inisa porque en esa recorrida que tuvimos en diciembre los directores de los centros nos trasmitieron su preocupación por no haber podido en un caso en concreto en todo el año… O sea, los que estaban en Piedras, cuando llegamos, en diciembre, no habían concurrido en todo el año a ningún tipo de... Eso fue lo que nos planteó la Dirección ese día.

Entonces, frente a esto, ¿cuál es nuestra preocupación? Nuestra preocupación es decir: "¿Cómo se va a resolver este tema?". Se lo planteamos al director Baroni porque, efectivamente, también es una preocupación para los adultos; nos lo planteó el Comisionado Parlamentario Penitenciario.

Nuestro planteo de fondo, y el de las diputadas Díaz y Cairo, es cuáles son las medidas para transformar esta situación que hace a la esencia, y si para esto lo que se necesitan son más recursos en dinero o más personal, es decir, ¿cómo está planteado abordarlo?

Insisto, para que quede claro, no hay ningún cuestionamiento a los indicadores generados por la Institución, sino a los resultados que muestran.

Ya que el director Castillo dijo que había un informe distinto de Educación Secundaria, estaría bueno que nos hicieran llegar ese informe que Secundaria produjo con relación al tema.

SEÑOR VECINO (Pablo).- Gracias por la aclaración.

En realidad, la percepción que teníamos -tanto yo como Juan- era que el foco estaba puesto en el dato y no en qué se hacía con el dato.

(Ocupa la Presidencia la señora representante Ana María Olivera Pessano)

——Pido disculpas por eso.

Voy a tratar de ir en orden para dar respuesta a todas las preguntas que tengo marcadas.

Creo que fue la diputada Cairo que refirió a las reuniones con el Ministerio de Economía y Finanzas y la OPP con relación a la Rendición de Cuentas. Desde el Departamento de Planeamiento y Presupuesto realizamos contactos a partir del 11 de marzo con el Ministerio de Economía y Finanzas pidiendo lineamientos y preguntando si se iban a realizar rondas de negociación antes de enviar la Rendición de Cuentas, y no obtuvimos respuesta favorable. Después, cuando volvimos a consultar a principios del mes de junio, en base a otro intercambio con el Ministerio, nos dijeron que tenían previsto realizar reuniones con algunos Incisos, entre los que claramente no estábamos nosotros.

La diputada Cairo también hizo referencia al seguimiento posegreso de los adolescentes. Ese no sería mi tema, pero lo que sí le puedo decir es que las competencias establecidas por ley al Inisa es que se ejecutan durante el cumplimiento de las medidas. Posteriormente, si bien el Inisa hace las vinculaciones a través del Programa de Inserción Social y Comunitaria con el INJU y el Mides, nuestra responsabilidad normativa llega hasta el fin de la medida. Insisto: se hacen las vinculaciones con los organismos que corresponde para hacer el seguimiento.

SEÑORA REPRESENTANTE CAIRO (Cecilia).- Le agradezco la respuesta bien concreta.

Para nosotros, Jóvenes en Red no está funcionando. Por tanto, queremos saber con quién específicamente tienen convenio con el Mides para los jóvenes que están en el egreso, porque me parece importante. Nos consta que hay convenios para el egreso con las Intendencias de Montevideo y de Canelones y con las Juntas Departamentales de Montevideo y de Canelones. Quiero saber si el Inisa ha logrado firmar algún convenio con otras intendencias o entes para dar oportunidad a esos jóvenes.

SEÑOR VECINO (Pablo).- En realidad, ese es un dato que no tengo en este momento, pero lo podemos enviar. Quien maneja ese tipo de cosas es el área de convenios de la Institución y el Programa de Inserción Social y Comunitaria que conoce esos datos en particular.

En cuanto a una pregunta que hizo el diputado Viviano sobre si existieron transferencias hacia el Ministerio de Transporte y Obras Pública y cuál fue el origen, puedo decir que sobre fines del año pasado se hizo una transferencia de $ 47.885.226 a la cuenta global que el Inisa mantiene en esa Cartera. Esta cuenta global surge de un acuerdo marco que se firma en cada Administración. El vigente actualmente alcanza hasta los $ 500.000.000 en todo el período, pero no necesariamente hay que transferir esa cifra; es un acuerdo marco con un tope máximo. Ese dinero que se transfirió al MTOP corresponde al Rubro "Inversiones" del crédito presupuestal de la Institución. Es algo característico; estas transposiciones se han hecho en otros años. Llegado el cierre del ejercicio, los créditos sobrantes en el Rubro "Inversiones" se transfieren al MTOP porque generalmente es el organismo con el que interactuamos para la realización de obras.

El diputado también consultó sobre el pago de economías en el ejercicio anterior. Sí existió un pago de economías para los funcionarios. El total de ese crédito que se gastó fue de $ 41.988.535 erogado claramente desde el Rubro "Retribuciones".

Respecto a la aplicación de la estructura de cargos, tanto esta Administración como la anterior estaban a la espera de la aprobación del estatuto institucional, que es donde están definidos los nuevos escalafones que transformarían los cargos. Ese estatuto aún no está aprobado porque existieron diferentes inconvenientes, tanto de forma como de contenido, sobre fines de la Administración anterior y también en esta. Está en corrección

ese documento. El cambio que hubo en la integración del Directorio demora un poco el proceso porque los nuevos asesores y la nueva directora tienen que familiarizarse con el contenido. Sin duda, se está trabajando. Es algo muy importante para todos los que somos funcionarios del Inisa. Juan hace doce años y yo hace diez años que estamos en la Institución. Mi cargo presupuestal es de educador; sin embargo, cumplo funciones administrativas desde hace mucho tiempo. Para nosotros esto es importante. Estamos a la espera de la aprobación. Tiene que existir una definición sobre en qué momento se va a aplicar. La nómina original que se había publicado en el IMPO de los funcionarios a transformar sus cargos, que fue publicada en 2018, responde a un relevamiento institucional que se hizo entre 2017 y 2018. Una de las cosas que debemos hacer es depurar esa nómina ya que muchos -o unos cuantos- de esos funcionarios ya no prestan más funciones en la Institución por diferentes motivos. El proceso de depuración lo estamos llevando adelante en este momento y el Directorio deberá definir cómo procede con los funcionarios que no estaban dentro de esa nómina original.

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- Un asunto que es importante en cuanto a lo que tiene que ver con las obras del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que estamos llevando adelante es que, por iniciativa de quien habla, presenté al Directorio la propuesta de avanzar en un convenio con Unops, Naciones Unidas, programa que monitorea o controla las obras. Personalmente, estoy muy interesada en hacer un convenio con ellos. Obviamente, tiene un costo; pero, tal como dije en la alocución, apostamos a la trasparencia, y creo que esto nos va a dar un respaldo de contralor en todas las obras que se están llevando a cabo dentro de la institución.

Le cedo la palabra a la doctora Andrea Venosa y, luego, a la señora Rosario Pérez.

SEÑORA VENOSA (Andrea).- Con respecto a algunas preguntas que se hicieron y que tienen que ver con los planes o cómo vamos a planificar lo que queda del período -realmente las metas no se están cumpliendo; la mayoría de las metas están incumplidas-, tenemos la meta de medidas socio-educativas que está muy baja, 1,2 horas en promedio por adolescente.

Es por eso que nosotros, al no tener respuesta del Ministerio de Economía y Finanzas sobre el incremento presupuestal dentro del proyecto que envía esta Cartera al Parlamento, es que presentamos el proyecto sustitutivo del Inisa. En ese sentido, analizando esta situación, vemos que sin bien en Inisa hay 1.800 funcionarios, solo 800 están afectados al trato directo. Estamos hablando de que en 2021 pasaron alrededor de 550 adolescentes por la privación de libertad atendidos por 800 funcionarios. Si lo dividimos entre el total de los 13 centros que tenemos, más el régimen horario, nos da que en algunos turnos quedan 24 adolescentes al cuidado de 2 o 3 funcionarios educadores. Eso debilita la asistencia a las actividades socioeducativas, porque estas, ya sean de educación formal o de talleres de educación no formal, requieren que el adolescente esté acompañado por los educadores y, a su vez, que educadores queden en el centro.

Por eso, estamos analizando esta situación y también la de las medidas socioeducativas llevadas adelante en el interior del país, que están siendo cumplidas por el INAU, porque Inisa, por problemas presupuestales, no tiene alcance en el interior. Como dijo la presidenta, tendría que ser un paquete presupuestal que se trasladara del INAU al Inisa; hoy no lo tenemos y no hemos podido llegar a un acuerdo en ese sentido con el INAU; de otra forma, en el proyecto que eleva el Ministerio de Economía y Finanzas habría un articulado que fuera reflejo: en el INAU de transferencia de presupuesto y en el Inisa de apertura de crédito para eso.

En ese sentido, trescientos adolescentes son atendidos por el INAU en el interior del país; para ello, más la falta de personal para trato directo, estamos solicitando $ 85.000.000 anuales para cubrir la carencia de personal de trato directo. A veces, se critica mucho que tenemos funcionarios que no están en el trato directo, pero hay que tener en cuenta que tiene que ver con la separación del Inisa del INAU. Es un organismo nuevo que requiere un aparato administrativo burocrático y que funcionarios pasaran a cumplir tareas técnicas administrativas, porque se han profesionalizado, como liquidación de sueldos y todo lo que hace un organismo.

La necesidad de personal es contundente. Por eso, establecemos en el mensaje de incremento presupuestal que no se va a poder cumplir a corto plazo con los cometidos legales que nos impone la normativa de creación del Inisa. Estamos en una situación crítica con respecto al Rubro 0 porque ya hubo un recorte en el presupuesto de $ 70.000.000, pero también estamos en una situación crítica en lo que refiere al funcionamiento de los centros. Ustedes vieron que también se solicita un incremento de $ 60.000.000 anuales, porque lo que estamos haciendo es la calesita clásica: estamos pagando los gastos de los centros, tanto de vestimenta, alimentación como productos de limpieza, a cuenta del presupuesto del año que viene. Es decir, año a año estamos generando deudas; estamos pagando con el presupuesto del año que continúa. Es una irregularidad enorme que con el incremento de precios y la inflación se va aumentando cada vez más.

Por otro lado, con respecto al egreso que la diputada Cairo consultaba recién, tenemos debilidades no solo con Secundaria para el cumplimiento de la educación formal, sino también en la gestión del Inisa por esto que les decía: falta de presupuesto y también debilidades en el sentido de que a veces prima la noción de seguridad por encima de la medida socioeducativa.

Por eso, se conforman clases con menos adolescentes de lo que debería ser una clase normal, porque estamos primando la seguridad y porque en la institución estamos teniendo una visión errada.

A su vez, tenemos un problema con el egreso porque tenemos debilidades también con el INJU. Con esto del cese del convenio de egreso que teníamos con el INJU, nos admite dentro del Programa INJU Avanza, pero no llega más allá del área metropolitana. Entonces, actualmente, el seguimiento en el interior del país es muy débil.

También tenemos, muchas veces, problemas de articulación con el INAU. Esto hay que decirlo porque diariamente tenemos problemas cuando se trata de adolescentes menores de dieciocho años y necesitan protección por parte del INAU o del Mides para mayores de dieciocho años. Estamos teniendo problemas de articulación. Y es por esto y por la falta de cumplimiento de los convenios laborales que estamos solicitando un fondo para el egreso de $ 400.000 anuales.

Además, otra de las consultas de la diputada Cairo era con qué intendencias habíamos avanzado, y las dos intendencias con que hemos avanzado en convenios son, una, la de Canelones, cuyo convenio se firmó hace unas semanas para cubrir tanto becas laborales como también desarrollar trabajos en la comunidad. Ahora estamos en tratativas de un convenio con la Intendencia de Salto y otro con la de Montevideo en el mismo sentido. Estamos trabajando en pos de descentralizar, sumando a las intendencias en políticas de descentralización, ayudando y colaborando en la reinserción social.

SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).- Tengo algunas dudas.

Recién la directora hablaba de las dificultades en trato directo; a pesar de contar con mil ochocientos funcionarios, ochocientos están en trato directo, y eso habla de una dificultad.

También se argumentó sobre las faltas de respuestas del Ministerio de Economía y Finanzas.

En el planteo, en la iniciativa de Inisa, no hay un solo artículo vinculado al Rubro 0. Estos son artículos que están vinculados a regularizaciones, tanto de zafrales como docentes y talleristas. Sí hay un artículo específico de una asignación vinculada a gastos de funcionamiento y a convenio, pero para el Rubro 0, no lo veo. Salvo que esté al final…

(Interrupciones)

——¡Perdón! ¡Acá está! Son $ 85.000.000. Me desdigo de lo que dije. Lo encontré.

Por otro lado, en gastos de funcionamiento -aquí sí hay pedida una partida importante-, en su momento, por parte del organismo, hubo el compromiso de revisar todo lo relacionado con el servicio de vigilancia y custodia, que, según entiendo, tiene un peso muy importante, del orden de los $ 170.000.000. No sé si se ha podido avanzar; si se ha mejorado la situación o si este sigue siendo el techo de la problemática; en algún momento, el organismo planteó la inquietud de buscar alguna solución para bajar esos costos.

Por último, sería de mucha utilidad si nos pudieran enviar el listado de convenios educativos-laborales que tiene el Instituto con los distintos organismos.

Muchas gracias.

SEÑORA PÉREZ (Rosario).- Hay temas que no quise tocar porque hubiésemos entrado directamente en el articulo, y estaba esperando que llegáramos a él.

Antes de entrar en la parte de gastos de funcionamiento y otros temas del articulado, me gustaría hacer algunos comentarios porque ustedes preguntaron sobre nuestros objetivos hacia adelante, más que sobre la Rendición de Cuentas.

Si bien fue presentado en forma breve en nuestro informe, destacamos la continuidad en la mejora de la infraestructura habitacional de los centros del sistema.

Quiero plantearles algo obvio para nosotros, pero que no tiene que serlo para alguien que no está en el sistema.

Es claro que las condiciones de muchos centros, fundamentalmente el de Colonia Berro, son absolutamente precarias y deficientes. Ahora bien, ustedes vieron que se avanzó mucho y se hicieron un montón de obras. Tenemos los rubros, creo que el diputado Viviano preguntaba y la presidente explicaba las transferencias que tenemos con el MTOP. ¿Cuál es el tema? ¿Por qué hacemos otras obras que a veces no tienen que ver con los lugares donde habitan los jóvenes? Para poder arreglar un módulo o un centro, tenemos que alojar a esos jóvenes en otro sitio. Por esa razón, lo tenemos que hacer gradualmente. Podríamos citar como ejemplo los módulos del CIAM que se fueron arreglando.

Actualmente, estamos arreglando el Módulo "A" y para hacerlo tenemos que desalojar a los quince jóvenes promedio alojados allí y redistribuirlos en otro lado, cuidando de no hacinarlos. Por esa razón, ustedes van a notar, en algún momento y en algunos centros, que hay más jóvenes. De lo contrario, no hay manera de que avancemos.

En el rubro inversiones, no tenemos tantas dificultades, pero no podemos hacerlo de otra manera; sí podemos hacer un gimnasio, avanzar en la caminería o en otras cosas externas, pero los módulos tenemos que arreglarlos de a uno, salvo que contáramos con un edificio nuevo. Lo que sea que vayamos a reparar, debemos hacerlo con los jóvenes alojados en otro sitio.

En cuanto a la pregunta que hacía el diputado Viviano, si bien el gasto de funcionamiento de 2021, sin considerar convenios, fue de 384.000.000, el gasto real fue mayor porque quedaron por pagar 16.000.000 del servicio de vigilancia del Ministerio del Interior correspondientes al mes de diciembre, que debieron ser cubiertos con crédito del 2022. Por lo tanto, el gasto real correspondiente al Ejercicio 2021 fue de 400.000.000.

Mi ingreso a la Institución es muy reciente. Fue durante este ejercicio y, como muchos de ustedes, al principio los números de funcionamiento me impactaron. Dije: "Tanto dinero y no llegamos en lo que refiere a funcionamiento". Entonces, empecé a ver lo grueso, los gastos gruesos que tenemos, para decirlo en castellano puro y simple. Solamente en seguridad tenemos 196.000.000 de esos 400.000.000; pero si sumamos limpieza, mantenimiento, suministros que incluyen combustible, supergás, lubricante, gas de cañería, teléfono, electricidad y agua sumamos 42.000.000 más. Ahí tenemos un 65 % del gasto. Si le sumamos a eso el gasto de alimentación, lo que tenemos son el 78 % de los gastos de funcionamiento ya cubiertos. O sea que lo que nos queda para el funcionamiento en sí es nada más que el 22 % y ahí uno empieza a entender por dónde va la cosa realmente con los números.

Además, tenemos que cubrir algunas diferencias que tenemos en el rubro convenios. En realidad, el rubro convenios lo manejamos en UR y también tenemos una diferencia de 9.000 UR. Una de las cosas que me planteé apenas llegué: ¿es posible reducir los gastos de funcionamiento? ¿Es posible hacerlos más eficientes? Bueno, como veíamos, el 45 % de todo este gasto -bien lo decía creo que la diputada Cairo- corresponde a los servicios de vigilancia proporcionados por el Ministerio del Interior. En ese orden, hemos empezado a trabajar con ellos sobre este tema y a evaluar un sinnúmero de posibilidades. Hablaban de los eventuales; tuvimos una reunión con el jefe del Estado Mayor planteando reducir la cantidad de servicios 222 y vayamos más a eventuales hasta que haya una propuesta macro. Si pasamos de 222 a eventuales y alteramos la ecuación que tenemos actualmente, eso nos permite tener una reducción importante. Pero ¿qué pasa? No hay eventuales. Habrá que capacitar eventuales, lo que llevará un período de dos o tres meses de capacitación, asumir los costos y ahí sí vamos a tener esa rebaja significativa en ese rubro.

En cuanto a ser más eficientes, estamos trabajando y tenemos toda la intención, antes de fin de año, en crear un polo productivo en la Escuela Berro que buscará apuntar al cumplimiento de los objetivos estratégicos y, a su vez, a mejorar el desempeño en los gastos de funcionamiento, por ejemplo con una panadería donde podamos capacitar a los jóvenes, pero también bajaremos nuestros gastos; un taller mecánico; un taller de costura.

Un dato no menor: estamos trabajando con UTE para la incorporación de energías renovables no solo para capacitar a los jóvenes; eso también será una estrategia de formación de adolescentes, por un lado, pero el gasto por consumo eléctrico ascendió a $ 14.000.000 en el año 2021. Por allí también vamos a tener una reducción de costos. Obviamente, esto requiere inversión y mejoras tecnológicas. Pero desde Inversiones esto lo podemos hacer. Todos estos proyectos son de comienzo reciente, pero lo que solicitamos es importantísimo tenerlo para avanzar. Ese 22 % es muy magro. Por ejemplo, en el rubro telefonía ustedes van a ver y van a decir: "¡Cuánto gasta Inisa en

telefonía!". Es un derecho inherente a los jóvenes. La gran parte de lo que gastamos en telefonía -creo que estamos en el orden de los 11.000.000- son llamadas que hacen los jóvenes. En realidad, los funcionarios con las demás instituciones se comunican en forma gratuita. Pandemia mediante, se extendió muchísimo el uso del teléfono; las familias no podían venir a visitar a los chicos. Cuando las familias del interior vienen a visitar a los jóvenes, Inisa les paga el traslado; esos pasajes los absorbe Inisa.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿La señora presidenta tiene algo más para plantear? ¿Quedaron algunas preguntas pendientes?

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- Estamos a disposición para toda la información que necesiten. Si quieren visitar los centros me llaman y vamos a recorrer. Vuelvo a repetir, las puertas de Inisa están abiertas. Todas las voces y todas las miradas que sumen para poder seguir avanzando son bienvenidas.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- A continuación, empezamos a considerar el articulado.

SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).- En la medida en que el organismo no tiene artículos en el Mensaje del Poder Ejecutivo, lo que haríamos es una reseña rápida del mensaje del organismo, si están todos de acuerdo.

SEÑORA PRESIDENTA.- A mi me parece bien, pero quisiera saber cómo van a presentarlo.

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- Quisiera ceder la palabra a la directora Rosario Pérez para que haga la presentación.

SEÑORA PÉREZ (Rosario).- Ustedes tienen el articulado, y comenzaré por el orden de lo que les estamos presentando. Lo primero que tenemos lo denominamos 'artículos sin costo'. Como saben, y valga la aclaración, se denomina 'artículos sin costo' porque estas personas ya están trabajando y, por lo tanto, percibiendo haberes por las funciones que seguirán siendo exactamente las mismas.

Cabe acotar que el año pasado ustedes le votaron al INAU algo parecido, y creo que este año también están dentro de la misma instancia.

Lo que nosotros estamos solicitando es la potestad de regular los contratos de talleristas de larga data y de funcionarios eventuales bajo el régimen de provisoriato a quienes cumplan con las condiciones previstas en el articulado y hayan sido contratados o bajo la modalidad de docentes talleristas o por contrato de función pública o eventual.

En el caso de los funcionarios de trato directo que fungen como eventuales, a la fecha, la gran mayoría que tenemos están en el entorno de los 40 años e ingresaron a la institución hace un año a través de un llamado público y abierto donde el proceso se realizó siguiendo los trámites ante la Oficina Nacional del Servicio Civil. Por ahí tenemos los expedientes en el caso de que ustedes los requieran, con los informes correspondientes de la asesoría letrada.

Para la institución, contar con los recursos humanos competentes es fundamental. Estos funcionarios ya pasaron un proceso de selección. Cabe agregar que este personal mencionado es evaluado cada cinco meses por un tribunal que recoge la información que envían los respectivos directores que refieren a la evaluación de desempeño, asiduidad, faltas con o sin aviso, con prejuicio, sin prejuicio, licencias médicas, deméritos que puedan ser circunstancias de investigaciones administrativas o sumarios.

Además, prestan funciones -y esto no es menor- en áreas claves como son los centros de atención directa, como los denominamos nosotros de mayor seguridad o cerrados, como son los centros MD Las Piedras y Sarandí.

Los talleristas son muy poquitos, aunque tenemos algunos de larga data. Todos los años se reiteran específicamente los mismos llamados y consideramos que tener esta estabilidad es fundamental para los trabajadores y también beneficia a la institución. Al no tener estabilidad laboral, los que nos interesan, los más empáticos y capaces, pueden migrar hacia otras fuentes laborales. De cualquier manera, lo que nosotros estamos pidiendo es la potestad para que después el directorio, mediante evaluaciones, decida al respecto. Esto en cuanto al primer punto.

El segundo punto refiere a los gastos de funcionamiento, que ya lo manifesté recién, por lo que no tiene sentido sobreabundar al respecto.

Como decía, hay un gasto que no lo explicité tanto, que es el gasto en convenios. En el 2021 el gasto total por este concepto fue de 29.800.000 y la asignación presupuestal fue de 23.500.000. En consecuencia, debe tenerse presente que lo asignado para este concepto no alcanza para cubrir el gasto actual. Por consiguiente, en ese sentido, estamos solicitando un aumento de 9.000 UR porque, en definitiva, esto está calculado de esa manera, es decir, en unidades reajustables.

Sobre el fondo de apoyo socioeconómico, lo fundamentó recién la doctora Venosa, por lo que no hay mucho más que especificar, que es lo que está en el articulado, lo que ella explicó. Ahí lo que estamos pidiendo son $ 400.000, o sea, al lado de las otras cifras que estamos hablando, esto es una cantidad mínima.

Por último, nos queda lo que corresponde a Rubro 0, que comprende las remuneraciones. Dentro del incremento que se solicita para el rubro de remuneraciones, 35.000.000 corresponden a la conformación de cinco equipos de trabajo, de acuerdo al modelo de intervención para medidas no privativas. Como bien se dijo, las conversaciones con el INAU están en curso; existen avances en la sección de los locales de Manzano Verde, en Soriano y de la estación en Maldonado.

Lo medular de la ejecución de las medidas no privativas de libertad se relaciona con la exigencia de un trabajo en red, que debe ser realizado en y con la comunidad. Para que los adolescentes no privados de libertad puedan realizar esta tarea, se deberán hacer todas las coordinaciones y articulaciones intra e interinstitucionales.

Para la atención de estas medidas se solicitan 35.000.000, con la finalidad de conformar cinco equipos técnicos, en función del modelo de intervención. En el año 2018 Unicef realizó un estudio para la institución y, de acuerdo a ese modelo de intervención que está explicitado para conformar cinco equipos, ese es el rubro que necesitamos.

Como bien se dijo antes, estas medidas siguen siendo atendidas por el INAU, por lo cual no se cumple según lo establecido por el Código de la Niñez y la Adolescencia, sistema de protección, sistema penal.

Por otro lado, también ya lo mencionó la señora presidenta, es necesario de dotar de recursos humanos a la academia de formación institucional con un equipo mínimo para su puesta en funcionamiento. El costo inicial para la formación de este equipo asciende a 10.000.000.

Por otro lado, recibimos una solicitud, que me olvidé de nombrar cuando hablé de costo cero, que también es un pedido que nos ha venido haciendo Sinau-COFE relativo a pasar a provisoriato a esos compañeros. Por este motivo, pedimos a ustedes la potestad de que el directorio decida mediante evaluaciones los correspondientes ingresos.

Tenemos otras solicitudes del Sinau que sé que las presentaron aquí. Una era equiparar el presentismo con otras instituciones. Para ello necesitaríamos unos 40.000.000 adicionales. Ahora bien: este directorio entendió necesario que estas compensaciones estuviera atada al compromiso de los funcionarios con la capacitación y mejora de desempeño, en el entendido de que nuestros funcionarios habitualmente no pueden salir de las horas porque no se pueden desatender los centros y necesitamos que después dispongan de equis hora o tres horas de su tiempo para capacitarse. Entonces, entendimos que esta compensación, en vez de atarla a un presentismo, debería atarse a la capacitación y a la mejora de desempeño, en el entendido de que ellos habitualmente no pueden recurrir a jornadas de capacitación durante sus horas laborales.

La División de Gestión y Desarrollo Humano viene trabajando en ese sentido con lineamientos de la Oficina Nacional del Servicio Civil en el diseño de los perfiles, competencias y habilidades de cada funcionario. En realidad, ya hay alrededor de ciento cincuenta perfiles realizados. Como bien decía Pablo Vecino, hemos estado hablando y también estamos trabajando tanto con Servicio Civil como con la OPP y demás por regularizar. No se trata solo del estatuto, por más que ahora aprobemos ese estatuto tan manido. Me encontré con que ha tenido un montón de idas y vueltas y estamos desde el 2018 en vías de aprobarlo y no se ha logrado. Entonces, la realidad de la institución es otra; el presupuesto de la institución hoy es otro.

Entonces, aquello que se armó en 2018, lamentablemente tenemos que rediseñarlo, readecuarlo, pero estamos en ese camino, trabajando en equipo con la Oficina Nacional del Servicio Civil y avanzando en ese aspecto.

Ustedes han tenido una larga jornada y no me quiero extender mucho más.

Si me permiten, quiero hacer un pequeñísimo comentario. Hoy hablamos mucho de adolescentes y de todas las situaciones, y quería decirles que muchas veces para algunos adolescentes la privación de libertad es un evento más dentro de una vida cargada de vulneraciones a sus derechos. Es un evento esperable y que forma parte de su historia, de sus seres cercanos, de los padres, de las madres, de los tíos, que subsisten en privación de libertad. O sea que la intervención punitiva forma parte de la narrativa de esa familia.

Por suerte, hay otros gurises que están como más alejados del sistema penal y que a veces uno los encuentra ahí, en privación de libertad, como un evento extraño, ajeno a su historia. Es como un golpe más radical sobre su subjetividad, que instala una suerte de situación límite que altera lo conocido y produce algo distinto.

Yo entiendo que privación de libertad, como medida socioeducativa, supone una evidente restricción -no hay manera más linda de llamarlo- de derechos. Normativamente sabemos que debe estar acompañada -como bien hablamos tanto hoy- por el componente socioeducativo. Sin embargo, no es sencillo, no es fácil estructurar y a veces, si no lo hacemos bien, potenciamos lamentablemente las consecuencias negativas, las cuales siempre recaen en los adolescentes y dejan marcas en sus saberes, en sus vínculos, en sus propios cuerpos.

Quiero decirles que nuestra tarea es nada más y nada menos que trabajar con estos jóvenes en la construcción de su identidad, en una etapa de transición inacabada, porque están en plena adolescencia. Es una etapa en la cual, desde la sociedad, les trasmitimos un sistema de prácticas, creencias y valores. Es en esta etapa en la cual ellos asumen o rechazan estas prácticas.

Créannos que, en el acierto o en el error, de acuerdo o con discrepancias, desde este Directorio se tiene claro esto y se trata de trabajar permanentemente con eso en la

mente. No es sencillo. Es una institución nueva, como tanto lo han dicho. No es sencilla de gestionar, pero en ese camino estamos con la mejor voluntad y en lo que nos puedan apoyar con este presupuesto, que no vino todo lo bien parido que debió haber venido, pero realmente necesitamos los recursos para poder hacerlo.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Quería hacer una consulta por este articulado.

En realidad, el costeo que ustedes presentan por este articulado son unos $ 177.000.000 o $ 178.000.000. Es evidente que hay un reconocimiento de ese déficit que se viene arrastrando, o sea que ya es estructural de este presupuesto.

Quería saber si tienen estrategias pensadas en caso de que esos créditos no se otorguen, porque en realidad desde hace un par de años por lo menos venimos con esta discusión arriba de la mesa, sobre la necesidad de recursos incrementales y no se cumplen las expectativas. De hecho, el año pasado estábamos en la misma situación a mitad de año, con un posible déficit para finalizar el año, se planteó otra reasignación que salía del rubro "Inversiones", rubro que ha venido desplomándose, pero luego, lo que aparece es un cumplimiento de asignación incremental, que era la mitad de lo solicitado por el organismo. Hoy estamos en esa misma situación y lo que se estima es que no completamos el financiamiento del año 2022, por la insuficiencia de recursos que tenemos, pero además tenemos todas estas necesidades. Es decir: pareciera que para poder cumplir con toda esta ampliación de las metas, el cumplimiento de medidas socioeducativas, atender correctamente a los adolescentes, sobre todo a quienes están en privación de libertad, pero también revincularse con aquellos que hoy están en medidas no privativas, hay muy pocos dispositivos que los estén abordando.

Nosotros siempre decimos, y es una discusión que tenemos en el marco de la Rendición de Cuentas, que no hay políticas públicas sin financiamiento. Por tanto, en caso de que no consigan las mayorías para obtener estos recursos -nosotros ya leímos los efectos negativos-, queremos saber si tienen un plan B -por decirlo de alguna manera-, porque nosotros, como bancada del Frente Amplio, siempre les manifestamos nuestra preocupación, y eso implica un compromiso también con la asignación presupuestal, pero queremos también conocer vuestra postura, porque esto llega sin una conversación previa con el Ministerio de Economía y Finanzas, llega sin articulado, llega en una situación bastante excepcional.

Entonces, queremos conocer esta estrategia o si, por lo menos, extraoficialmente, alguien ha asegurado algún recurso, porque queremos saber dónde estamos parados.

SEÑORA REPRESENTANTE CAIRO (Cecilia).- Ya la diputada Bettiana Díaz hizo la pregunta del millón, porque en realidad, más allá de las valoraciones -no voy a entrar en debate, nosotros solamente recibimos delegaciones-, quiero dejar constancia de que muchas de las cosas que se dijeron no las comparto para nada

Lo que queremos saber es si existe un plan B. Claramente, los recursos no dependen de la bancada del Frente Amplio, pero queremos saber si hay un plan B en caso de que no se pueda votar ese monto porque, por supuesto, supongo que el oficialismo deberá consultar al Ministerio de Economía y Finanzas, como corresponde.

SEÑORA PÉREZ (Rosario).- Lo que debemos decirles claramente es que no podemos recortar nada de lo que venimos haciendo.

Primero, vamos a pensar positivamente. Estamos haciendo todas las gestiones posibles, con todas las bancadas, para que se nos asignen los recursos.

Si yo les manifiesto que tenemos algunas estrategias para poder implementar algunas de estas cosas, seguramente no nos van a dar el dinero, pero básicamente tenemos el compromiso de que no vamos a retroceder.

Estrategias hay muchas, planes pensados en el caso de no alcanzar estos rubros, también. Ahora venimos haciéndolo. Si llegamos a fin de año, al Ministerio del Interior, lamentablemente, le terminaremos pagando el año que viene. Si lo tenemos que hacer, seguirán llamándonos por teléfono y lo seguiremos haciendo.

Más allá de eso, por supuesto que tenemos conversaciones con organismos internacionales, porque buscamos apoyo en cuanto lugar nos es posible. Lo ideal es que lo tengamos del Estado.

También hagamos *mea culpa*. Es responsabilidad nuestra, por un montón de circunstancias, nuestras y de la institución, que no se dio, quizás no tuvimos los tiempos y no hicimos las negociaciones correspondientes de otra manera. Existe interés en que esto funcione y va a salir adelante de cualquier manera, porque tiene que ser así.

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- Como para darle un final al tema, quiero trasmitirles que estuve en algún evento internacional y pregunté cuál es la proporción, y el dato que me dieron es que lo que se invierte en un adolescente, en comparación con lo que se invierte en un adulto, es tres o cuatro veces más. No quiero ni decir las cifras, porque son de países desarrollados de Europa y, obviamente, no nos vamos a comparar con ellos, pero la inversión en adolescentes -como dije al comienzo de mi alocución- es la oportunidad que tenemos desde el Estado para poder transformar esa realidad y el trato que les damos. Lo que dije en el mensaje es cómo somos como sociedad, y con quién nos queremos cruzar nosotros, nuestros padres o nuestros hijos cuando esos adolescentes egresen, me parece que nos interpela, así que, reflexionemos.

Quiero mencionar dos cosas finales. Una, es que le pedimos un informe a Unicef para que apoyara el tema de las medidas alternativas. Se lo podemos hacer llegar para que lo tengan y lo puedan manejar en esta instancia, ya que es un informe que viene directamente de este organismo.

Y, finalmente, que como presidenta de esta Institución, liderada por tres mujeres en cargos de decisión, quiero contarles -porque estoy muy orgullosa- que en el año 2021 ONU Mujeres nombró al Inisa como una de las pocas instituciones -no sé si en 2022 sigue siéndolo, pero ese es el informe de 2021- lideradas por tres mujeres. Conocemos la lucha que tenemos las mujeres en el tema de la equidad, para poder tener democracias más equitativas y llegar a un 50 % y 50 %. Por eso vamos y que seamos más "No sin mujeres".

Gracias.

(Se retira de sala la delegación del Inisa)

SEÑORA PRESIDENTA.- Les recuerdo que mañana a las nueve y media de la mañana estaremos recibiendo a una delegación del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Se levanta la reunión.

(Es la hora 19 y 37)

≠